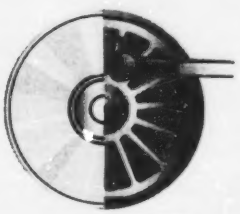
Transports Canada Transport Canada

TP 13123

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2001-2003



TRANSPORTS CANADA

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2001

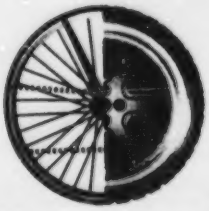
Nº de catalogue T22-104/2001F
ISBN 0-662-85446-2

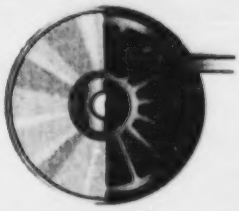
Imprimé au Canada sur du papier recyclé

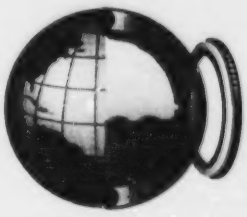
Pour plus de renseignements, s'il-vous-plait visitez le site Web de Transports Canada au :
http://www.tc.gc.ca

Also available in English under the title,
Sustainable Development Strategy 2001-2003

Message du Ministre







L'histoire des transports au Canada est marquée par l'innovation et la détermination à surmonter des obstacles parfois difficiles. Cette histoire est aussi enrichie des récits des premiers voyages en canot sur les itinéraires que suivaient les peuples des Premières Nations, des voyages à la recherche du Passage du Nord-Ouest, du développement de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la pose du dernier crampon. Les Canadiens sont de nouveau confrontés à un défi révolutionnaire qui exigera autant d'imagination, de volonté et d'engagement pour avancer vers le futur. Bien que les Canadiens savent depuis longtemps qu'un bon réseau de transport est essentiel au bien-être de notre société et de notre économie, le défi consiste à équilibrer ces besoins en songeant aux impacts qu'ont les transports sur l'environnement tels que le smog, le changement climatique, l'encombrement et l'étalement urbain.

En vue de cet équilibre, je suis heureux de présenter la *Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada*. C'est la seconde fois que nous adoptons une telle stratégie. La première avait pour but de poser des fondations solides pour intégrer les préoccupations environnementales aux décisions, aux politiques et aux programmes du Ministère. Au cours des trois dernières années, Transports Canada a présidé la Table des transports sur les changements climatiques, lancé le programme Sur la route du transport durable (SRTD), mené des recherches, réduit les déchets et amélioré son propre rendement en matière d'environnement. Comme vous pourrez le constater, la nouvelle stratégie s'appuie sur ces réussites et présente un éventail de sept défis stratégiques et de 29 actions concrètes à entreprendre au cours des trois prochaines années, accompagnés d'indicateurs de mesures de notre progrès.

Cette stratégie se veut une autre étape dans la poursuite de notre objectif d'offrir un réseau de transport plus durable pour tous les Canadiens – réseau qui, comme le dit la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, nous permet de « répondre aux besoins du présent sans pour autant compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins ». Transports Canada ne peut y arriver tout seul. Pour élaborer sa stratégie, le Ministère a fait appel à l'expertise d'un groupe consultatif national, consulté les provinces, les territoires et les municipalités, et tenu compte des commentaires reçus des Canadiens d'un océan à l'autre. La stratégie expose le plan de Transports Canada visant à prendre de meilleures décisions en partenariat avec les principaux intervenants du secteur des transports, et à poursuivre notre route vers un réseau de transport plus durable pour tous les Canadiens.

Nous sommes bien conscients que la poursuite d'un réseau de transport durable est une vision à long terme – une vision qui exige des partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et tous les secteurs de la société canadienne. C'est en travaillant ensemble que nous pourrons réaliser ce rêve.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

Table des matières

Message du Ministre i

Sommaire 1

Partie 1 : Introduction 3

Partie 2 : Le rôle de Transports Canada 5

Partie 3 : Le développement durable et Transports Canada 7

Partie 4 : Les grands enjeux des transports 9

Partie 5 : Sept défis stratégiques 15

- Défi 1 : Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable 17
- Défi 2 : Élaborer des outils pour une meilleure prise de décision 19
- Défi 3 : Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable 21
- Défi 4 : Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada 23
- Défi 5 : Réduire les émissions atmosphériques 26
- Défi 6 : Réduire la pollution de l'eau 29
- Défi 7 : Promouvoir un réseau de transport efficient 31

Partie 6 : La mesure du rendement 33

Partie 7 : Passer à l'action 34

Annexe A : Consultations des intervenants 36

Annexe B : Buts 2001-2003 pour le Système de gestion de l'environnement de Transports Canada 42

Annexe C : Définitions du transport durable 44

Annexe D : Résultats de l'examen de la Stratégie de développement durable de Transports Canada 46

Lexique 48

101-03150/

Sommaire

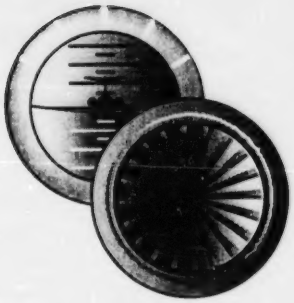
Le développement durable et Transports Canada

Le transport est essentiel au système économique et social du Canada en réunissant les personnes et les marchandises dans notre vaste territoire. Aucun secteur de l'économie ne peut fonctionner sans un réseau de transport efficient. Toutefois, le transport a des effets sur la qualité de l'air, de l'eau et de la terre. Les Canadiens veulent un réseau de transport sûr et efficient, mais ils veulent aussi un environnement sain. Le maintien de l'équilibre entre ces besoins économiques et sociaux et la nécessité de protéger l'environnement est au cœur du concept de développement durable.

Transports Canada et d'autres ministères fédéraux ont déposé leur première stratégie de développement durable au Parlement en décembre 1997. Dans cette seconde stratégie, Transports Canada rend compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie de 1997 et explique comment le Ministère va exploiter les réalisations et les leçons tirées de sa première stratégie.

Dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada, le Ministère définit ce qu'il peut faire pour mieux intégrer les facteurs environnementaux dans son mandat. La stratégie commence par l'énoncé d'un ensemble de principes qui définissent comment Transports Canada interprète le concept de développement durable dans le contexte des transports. Elle contient également sept défis prioritaires et 29 engagements précis. L'adoption de ces principes et l'application de ces engagements contribueront à favoriser un réseau de transport durable en fonction des trois facteurs – économique, environnemental et social.

Le défi du transport durable



L'objectif du transport durable est un enjeu important pour tous les pays. Le transport demeure vital pour le mieux-être social et économique du Canada. Toutefois, la croissance de la population et de l'économie au pays s'accompagne d'une augmentation de la demande de transport.

Le nombre de véhicules sur les routes continue d'augmenter chaque année, les Canadiens utilisant de plus en plus leur voiture pour aller travailler et pour leurs activités sociales et récréatives. Compte tenu de l'expansion économique et commerciale et de la dépendance croissante à l'égard des expéditions via l'Internet et des livraisons « juste à temps », le Canada expédie de plus en plus de marchandises, surtout par camion et par avion, ces deux modes de transports devant doubler d'ici 2020.

Tous les Canadiens ressentent les effets de cette croissance des transports. La congestion grandissante, qui entraîne une perte de productivité, est particulièrement évidente dans les centres urbains. Des pressions s'exercent sur les gouvernements pour qu'ils financent et élargissent l'infrastructure de transport afin de répondre à cette nouvelle demande. Les pressions sur l'environnement augmentent, notamment l'utilisation accrue de l'énergie non renouvelable, la pollution atmosphérique et le smog, la pollution de l'eau à la suite de déversements et de fuites et la perte des habitats naturels.

Alors qu'il est facile de déterminer certains des problèmes et des impacts, ce n'est pas le cas des solutions. Les nouvelles technologies, comme les piles à combustible

pour les automobiles, joueront un rôle important dans la réduction des effets environnementaux du transport. Mais la technologie à elle seule ne suffira pas. Notre infrastructure des transports doit évoluer pour encourager les modes de déplacement moins polluants et mieux intégrer les différents modes afin de rendre le réseau plus efficient. Il faudra également que les Canadiens changent leur façon de vivre et de voyager : villes plus compactes, utilisation accrue des transports en commun et diminution des déplacements quotidiens en voiture. De nombreux pays font l'essai de nouvelles solutions originales pour encourager ces changements – technologie de l'information, amélioration des réseaux ferroviaires et des transports urbains, programmes de gestion de la demande et instruments économiques, comme les frais ou droits d'utilisation. Le chemin qui mène au transport durable sera long – il exigera un engagement de longue durée et une coordination des efforts entre le gouvernement, l'industrie et les consommateurs.

Travailler ensemble

Compte tenu de la nature même des questions liées au transport durable et de sa compétence partagée, il faut établir des partenariats forts et efficaces avec les autres paliers de gouvernement, les parties intéressées et les Canadiens. Des consultations au sujet de cette stratégie ont eu lieu en juin 2000 dans huit villes du Canada. Des représentants d'organismes de l'industrie, des transports et de l'environnement, le grand public et des représentants des secteurs universitaires, du travail et de la santé, ainsi que d'autres paliers de gouvernement, ont participé à ces séances. Transports Canada a également consulté son Groupe consultatif national, un groupe d'experts sur les transports et l'environnement réunis pour conseiller le Ministère au sujet de l'élaboration de la stratégie. Les opinions recueillies par le Ministère ont largement contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. On trouvera à l'annexe A les résultats des séances de consultations et la liste de tous les participants.

Les défis stratégiques de Transports Canada

Transports Canada a structuré sa stratégie 2001-2003 autour de sept défis stratégiques qui définissent des secteurs critiques pour le transport durable. Ces défis s'accompagnent de 29 mesures à prendre pour que le Ministère puisse exercer une influence importante dans le cadre de son mandat. Voici les sept défis :

1. Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable
2. Élaborer des outils pour une meilleure prise de décision
3. Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable
4. Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada
5. Réduire les émissions atmosphériques
6. Réduire la pollution de l'eau
7. Promouvoir un réseau de transport efficient

Le tableau à volets et l'annexe B contiennent des détails supplémentaires sur ce que fera le Ministère et sur la façon dont il mesurera ses progrès.

INTRODUCTION

PARTIE 1

Le réseau de transport joue un rôle vital dans la vie des Canadiens et dans l'économie canadienne – nous en dépendons tous pour transporter les marchandises dont nous avons besoin, pour aller travailler, prendre des vacances et voir notre famille et nos amis. Mais de par sa nature même, le réseau de transport a diverses incidences environnementales sur l'air, la terre et l'eau et sur notre santé. L'utilisation toujours croissante des voitures particulières, ainsi que du camionnage et de l'aviation, a entraîné, par exemple, une hausse des émissions nocives et du smog, ce qui se traduit par une incidence négative accrue sur la santé humaine et l'environnement.

Les Canadiens s'attendent de plus en plus à ce que le réseau de transport joue son rôle essentiel d'une manière qui ne nuise pas à la santé humaine et à l'environnement. Compte tenu des preuves plus nombreuses du changement climatique et des effets des polluants atmosphériques sur la santé, il devient critique de réduire ces impacts. Le concept de développement durable vise à promouvoir l'équilibre entre les avantages économiques et sociaux du transport et la nécessité de protéger l'environnement.

Dans son rapport *Notre avenir à tous* (également intitulé rapport Brundtland) de 1987, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement a défini le développement durable comme « le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs ». Le gouvernement du Canada a adopté cette définition du développement durable et, en 1995, a adopté des modifications à la *Loi sur le vérificateur général*, demandant aux ministères fédéraux de préparer des stratégies de développement durable pour les déposer au Parlement avant la fin de 1997 et de les mettre à jour tous les trois ans par la suite.

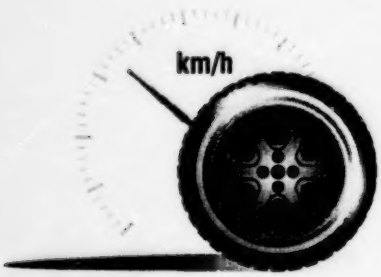
Dresser un plan d'action pour l'avenir

Transports Canada reconnaît que le développement durable est un objectif à long terme qui demande la coopération de nombreux partenaires et de Canadiens pour trouver des solutions efficaces. La *Stratégie de développement durable 2001-2003* du Ministère s'appuie sur la première stratégie et dresse un plan d'action pour les trois prochaines années.

La *Stratégie de développement durable 2001-2003* s'articule autour des sept défis stratégiques auquel est confronté le secteur des transports. Chaque défi est accompagné d'engagements précis, 29 au total, ainsi que de buts et d'indicateurs de rendement (voir le Plan d'action 2001-2003). Pour chacun de ces engagements, le Ministère s'est concentré sur les secteurs où il pouvait avoir une influence réelle.

Établir le meilleur réseau de transport qui soit

La vision de Transports Canada est d'établir le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens. Pour ce faire, il faut que le Canada soit doté d'un réseau de transport durable qui soit sûr, efficient et écologique



Transports Canada souhaite travailler avec les Canadiens pour que ces derniers bénéficient d'un réseau de transport sûr, efficient et écologique. Traditionnellement, le Ministère s'est attaché à faire en sorte que le réseau de transport du Canada soit à la fois sûr et efficient (facteurs sociaux et économiques). C'est pourquoi cette stratégie porte plus particulièrement sur les aspects environnementaux du transport et sur les moyens de mieux intégrer les préoccupations environnementales aux rôles qu'assume le Ministère sur le plan économique et de la sécurité. Cela dit, le Ministère a l'intention d'aborder les aspects économiques et sociaux du transport dans de futures stratégies.

La durabilité du réseau de transport canadien nécessite un engagement à long terme et une coordination des efforts entre tous les paliers de gouvernement, l'industrie et, surtout, les Canadiens. Ce n'est pas un objectif qui peut être atteint du jour au lendemain et Transports Canada ne peut pas agir seul.

Cette stratégie représente une étape importante, mais Transports Canada sait qu'il y aura des défis importants à relever pour adapter les nouvelles technologies, améliorer l'infrastructure des transports et influencer les choix des Canadiens dans ce domaine.

Le rôle de Transports Canada

PARTIE 2

Relever le défi du changement

Depuis qu'il a été constitué en ministère fédéral en 1936, Transports Canada a considérablement évolué afin de répondre aux besoins changeants des Canadiens. De façon générale, le Ministère délaisse son rôle d'exploitant du réseau de transport pour assumer celui d'organisme de réglementation et de décideur.

La sécurité demeure la principale préoccupation du Ministère. Transports Canada réglemente et inspecte les véhicules des transports aériens, ferroviaires, maritimes et routiers pour que les personnes, de même que les biens et les services, soient transportés aussi sûrement que possible.

Transports Canada est également habilité à réglementer certains aspects environnementaux. Le Ministère réglemente la pollution des avions, des navires et des chemins de fer. Il réglemente également la pollution de l'eau causée par les navires par le biais de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. De plus, il applique la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et exploite CANUTEC, le centre canadien d'urgence transport, en service 24 heures sur 24, pour protéger les Canadiens et l'environnement de déversements accidentels de marchandises dangereuses. Le Ministère traite de questions environnementales avec d'autres ministères fédéraux, comme Ressources naturelles Canada, afin d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules routiers.

Transports Canada est aussi responsable de certains aspects internationaux du transport, comme le transport aérien et maritime, et des normes de sécurité des véhicules neufs. Le Ministère surveille également les aspects nationaux et interprovinciaux du transport par autocar et par camion, fournit des services de transport ferroviaire de voyageurs par le biais de Via Rail, une société d'État fédérale, et joue un rôle dans la surveillance et l'analyse des données économiques permettant d'évaluer la compétitivité et l'efficacité des services de transport.

Transports Canada mène également des recherches pour améliorer le transport, en se concentrant dans des domaines qui font avancer la sécurité, l'accessibilité et la protection de l'environnement. Pour améliorer le réseau de transport dans son ensemble, le Ministère aide les provinces et les territoires en finançant une partie de l'infrastructure des transports, notamment la construction de routes et des investissements spéciaux dans l'infrastructure des aéroports et des ports. Ces investissements contribuent à améliorer l'efficacité du réseau de transport.

Transports Canada participe à des tribunes nationales et internationales sur le transport durable. Voici notamment les prochains événements :

- l'atelier de la Commission nord-américaine de coopération environnementale (CCE) sur les incidences environnementales des corridors de commerce et de transport, au printemps 2001;
- la neuvième session de la Commission du développement durable de l'ONU (UNCSD), où le transport est un thème clé, au printemps 2001;
- « Rio + 10 », dixième anniversaire du Sommet de la Terre de 1992, en 2002.

Transports Canada participe aussi à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) pour établir des politiques et des programmes visant à encourager l'utilisation de systèmes de transport durable, en particulier de systèmes nord-américains.

Avec les amendements à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui est devenue effective le 1er juin 1999, Transports Canada a désormais le pouvoir de réglementer la libération de polluants dans l'environnement provenant des opérations d'équipements ferroviaires, avec l'objectif d'amener l'industrie du transport ferroviaire à contribuer à un environnement durable.

Ces dernières années, le Ministère s'est efforcé de rendre le réseau de transport plus compétitif et efficient en réduisant l'intervention gouvernementale et en harmonisant la réglementation. Pour que les usagers puissent intervenir davantage dans la gestion des éléments du réseau de transport, Transports Canada a cédé un grand nombre de ses ports et de ses aéroports à des organismes locaux. Compte tenu de ce changement fondamental, le rôle de Transports Canada est passé de celui d'exploitant à celui de propriétaire et de surveillant.

Une compétence partagée

En arriver à un réseau de transport véritablement durable est une tâche difficile. Il faudra peut-être apporter des modifications importantes aux politiques, notamment des mesures éventuellement controversées de la part de tous les paliers de gouvernement, pour encourager les changements technologiques et comportementaux nécessaires. Des partenariats solides et efficaces sont donc indispensables, en particulier avec les autres ministères fédéraux et les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux.

Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux sur les questions qui touchent l'environnement dans les transports. Par exemple, il travaille avec Pêches et Océans Canada pour prévenir et détecter des incidents de pollution maritime et intervenir au besoin, grâce à un système national d'intervention d'urgence en cas de déversement en mer, et avec Ressources naturelles Canada pour promouvoir l'efficacité énergétique dans le secteur des transports. Depuis la récente adoption de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), c'est Environnement Canada et non plus Transports Canada qui réglemente les émissions des véhicules automobiles et les moteurs et les carburants des véhicules routiers et hors route.

Les provinces et les territoires sont responsables de presque tout ce qui concerne les routes et l'immatriculation et l'inspection des véhicules, alors que les gouvernements municipaux s'occupent de la planification urbaine et des réseaux de transport locaux, notamment les routes urbaines, les ponts et les transports publics. Par conséquent, Transports Canada doit travailler de concert avec d'autres gouvernements à des initiatives visant à améliorer le réseau de transport du Canada. À cette fin, les ministres des Transports fédéral, provinciaux et territoriaux se réunissent chaque année pour traiter de diverses questions d'intérêt commun, notamment les accords de collaboration concernant le financement des routes et la sécurité du camionnage, et des grandes questions environnementales, comme le changement climatique, et pour collaborer dans ces domaines.

Le mandat de Transports Canada qui consiste à garantir le meilleur réseau de transport qui soit pour les Canadiens oblige le Ministère à jouer un rôle de chef de file et à travailler avec les provinces, les territoires et les municipalités de façon à atteindre les objectifs nationaux et régionaux d'un réseau de transport durable.

Le développement durable et Transports Canada

PARTIE 3

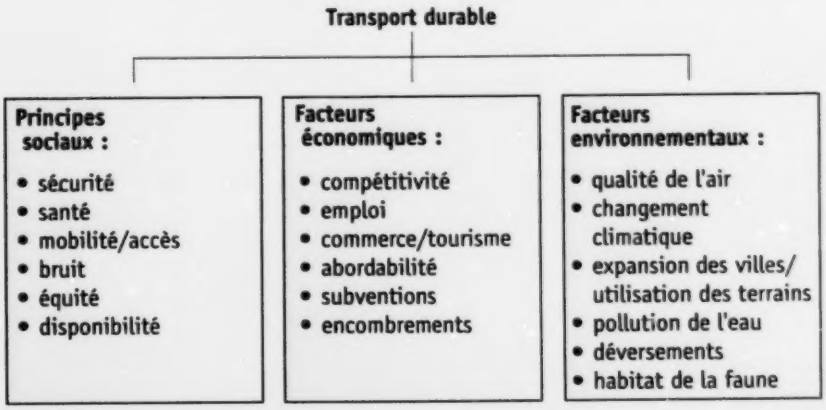
L'application du concept de développement durable au transport est le fondement même de la stratégie de développement durable de Transports Canada. Bien qu'il n'existe pas de définition unique du transport durable, pour le Ministère, cela signifie que le réseau de transport, et l'activité de transport en général, doit être durable en tenant compte des trois facteurs – économique, environnemental et social (voir la figure 3.1). En pratique, cela veut dire que l'on ne prend plus de décisions sans tenir compte de l'environnement. On trouvera à l'annexe C certaines des définitions du transport durable.

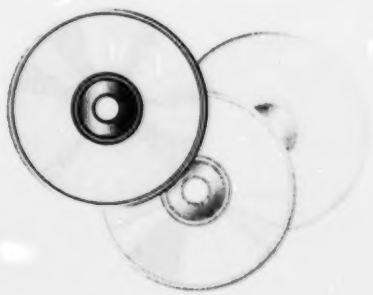
Principes de développement durable pour Transports Canada

Transports Canada a adopté un ensemble de principes qui font du développement durable une des grandes priorités du Ministère et définissent la façon dont celui-ci appliquera le concept de développement durable au secteur des transports. Transports Canada s'engage à appliquer ces principes dans ses politiques, ses programmes et ses activités de manière à ce que les décisions traduisent davantage l'objectif de développement durable.

> Durabilité…
> Traiter le monde comme si nous avions l'intention d'y rester.
>
> Gray 1996

Figure 3.1
Développement durable et transport





Principes Sociaux

Sécurité et santé : Les réseaux de transport doivent d'abord et avant tout être conçus et exploités de façon à assurer la sécurité de tous. Outre notre engagement en matière de prévention des accidents, nous nous efforcerons de réduire les incidences négatives des transports sur la santé.

Accès et choix : Les réseaux de transport devraient offrir à tous un accès raisonnable aux autres personnes, aux destinations, aux marchandises et aux services. Nous favoriserons un réseau de transport plus diversifié, ce qui comprend la possibilité d'utiliser des solutions novatrices (technologies de l'information, etc.).

Qualité de vie : Les transports sont un élément clé de la qualité de vie des Canadiens. Nous reconnaissons que les politiques de transport influencent directement les personnes et que nous devons prendre en considération les caractéristiques des diverses collectivités et régions au pays.

Principes Économiques

Efficience : Nous utiliserons des politiques, des programmes et des approches novatrices pour appuyer la productivité et la compétitivité de l'économie canadienne et de son réseau de transport. Nous examinerons des façons de mettre en valeur un comportement efficace des voyageurs et des options efficaces en matière de transport durable.

Internalisation des coûts : Nous reconnaissons le bien-fondé d'une pleine attribution des coûts, ce qui signifie que les coûts de transport traduisent le plus possible tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux. Nous évaluerons les obstacles à des pratiques de transport durable afin de mieux comprendre l'impact de nos décisions.

Abordabilité : Les réseaux de transport doivent être abordables. Le soutien d'investissements stratégiques dans les transports nécessite de nouveaux partenariats, un financement novateur et une définition claire des priorités. Dans notre quête de solutions économiques, nous favoriserons des options incluant la gestion de la demande et prévoyant l'utilisation d'une combinaison appropriée de modes de transport.

Principes Environnementaux

Prévention de la pollution : Nous ferons en sorte que les besoins de transport sont satisfaits de façon à éviter ou à réduire au minimum la production de polluants et de déchets et à diminuer le risque général pour la santé humaine et l'environnement.

Protection et conservation : Nous appliquerons des pratiques efficaces de protection et de conservation de l'environnement. Nous appuierons les réseaux de transport qui prévoient l'utilisation efficace des terrains et des ressources naturelles, assurent la conservation des habitats et le maintien de la biodiversité.

Gestion de l'environnement : Nous peaufinerons sans cesse notre système de gestion de l'environnement de telle sorte que nos activités internes appuient le développement durable. Gardien et propriétaire de biens, le Ministère prendra en considération les conséquences environnementales que risquent d'avoir les nouvelles initiatives et appliquera la gestion du risque et les pratiques de diligence raisonnable de façon uniforme dans la gestion de nos biens immobiliers.

Principes De Gestion

Leadership et intégration : Nous reconnaissons que le développement durable figure parmi les grandes priorités ministérielles et acceptons notre responsabilité de chef de file en matière de transport durable. Nous établirons des priorités et des responsabilités, attribuerons des ressources et utiliserons des outils, de façon à intégrer le développement durable dans nos politiques, programmes et activités.

Principe de prudence : Lorsque des menaces de dommages graves ou irréversibles pour la santé humaine et l'environnement existent, Transports Canada ne prendra pas pour prétexte l'absence de certitude scientifique pour reporter des mesures rentables qui permettraient de prévenir la dégradation de l'environnement.

Consultations et participation du public : Nous informerons les employés, les intervenants et les collectivités et les feront participer à notre processus décisionnel, comme il convient, et nous les inciterons à prendre part à la réalisation de l'objectif de transport durable.

Responsabilité : Nous mesurerons chaque année notre démarche dans la réalisation de nos objectifs de développement durable et produirons des rapports à cet égard et élaborerons et peaufinerons des indicateurs de transport durable.

LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS

PARTIE 4

Dans un pays aussi vaste que le Canada, le secteur des transports influe sur tous les aspects de la vie et des affaires. Le transport contribue au tissu social du Canada et touche directement la qualité de vie des Canadiens. Le transport est également fondamental pour l'économie du Canada – c'est en fait un important secteur économique en soi. Le réseau de transport bien développé du Canada représente d'importants investissements dans l'infrastructure, dans les véhicules et dans les réseaux de distribution du carburant. Le tableau 4.1 donne une idée de l'importance du réseau de transport du Canada.

Le secteur des transports est un important employeur. En 1999, plus de 800 000 Canadiens travaillaient à plein temps dans le secteur, soit près de 7 p. 100 de la main-d'œuvre totale. En outre, les transports contribuent largement aux résultats économiques du Canada. En 1999, la demande de transport représentait environ 13 p. 100 du produit national brut du pays.[1]

Les transports sont particulièrement importants, compte tenu de l'immensité du Canada et de sa dépendance à l'égard du commerce international. Par exemple, à la suite de la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), les échanges entre le Canada et les États-Unis ont considérablement augmenté, les pays échangeant près de 1,5 milliard de dollars par jour en produits et services, et ces échanges reposent en grande partie sur notre secteur des transports.[2]

Les transports contribuent également à l'économie canadienne grâce au rôle essentiel qu'ils jouent dans l'industrie du tourisme. En 1998, les dépenses dans le secteur du tourisme ont atteint 47,1 milliards de dollars dont 70 p. 100 ont été dépensés par les Canadiens eux-mêmes et 30 p. 100 par les visiteurs. Les transports représentaient 18,5 milliards de dollars, soit 39 p. 100 de toutes les dépenses dans le secteur du tourisme. Les voyages aériens représentaient 57 p. 100 de ce montant, suivis par les voyages

Tableau 4.1

Infrastructure des transports au Canada

- 1 800 aérodromes/aéroports
- 28 000 aéronefs
- 3 260 locomotives, 112 000 wagons et 430 voitures
- 50 000 kilomètres de voies ferrées
- 2 170 navires marchands
- 300 ports maritimes
- 11 600 autobus urbains
- 900 000 kilomètres de routes
- 16 000 stations service, notamment :
  - 1 500 stations de propane
  - 975 stations d'éthanol
  - 200 stations de gaz naturel
- 375 000 camions lourds
- 17 millions de voitures et de camions légers et 20 millions de conducteurs autorisés

Source : *Rapport sur les options*, Table des transports sur les changements climatiques, novembre 1999

1 Transports Canada, *Les transports au Canada 1999 : Rapport annuel*, 2000

2 Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, *ALENA à cinq ans : Un partenariat au travail*, avril 1999.

par route à 35 p. 100, le reste étant partagé entre les voyages par train, par autobus, par taxis et autres modes.[3]

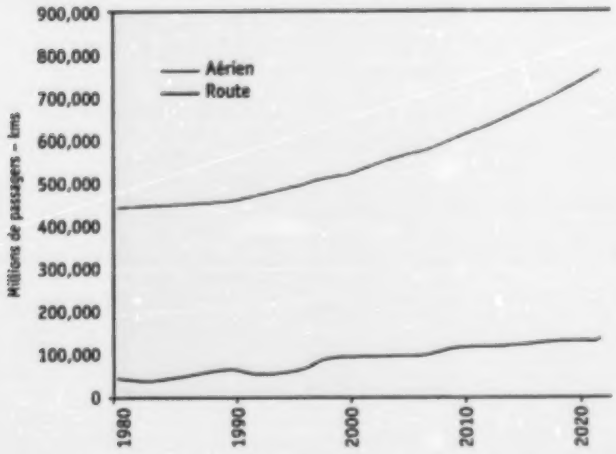
Tendance actuelle dans le secteur des transports

Dans l'ensemble, l'activité de transport continue d'augmenter au Canada. La croissance de notre économie et de notre population entraîne en même temps une augmentation de la demande en matière de transport. L'économie du Canada a augmenté à un taux d'environ 2,9 p. 100 par an entre 1995 et 2000 et devrait augmenter à un taux de 2,3 pour cent par an entre 2000 et 2010.[4] Durant cette période de quinze ans, on prévoit que la population du Canada passera de 29,6 millions à 33,8 millions. Cette augmentation, associée au nombre croissant de Canadiens qui voyagent, conduit à des niveaux d'activité de transport de voyageurs de plus en plus élevés, en particulier pour le transport routier et aérien (voir la figure 4.1).

En raison de l'augmentation de la taille et de l'utilisation du parc automobile (le nombre des véhicules au Canada), l'utilisation du diesel et de l'essence pour le transport routier a augmenté de 74 p. 100 et de 44 p. 100 respectivement, entre 1990 et 2000. En même temps, de moins en moins de Canadiens utilisent des modes de transport moins polluants, notamment le transport urbain, le train et l'autobus.

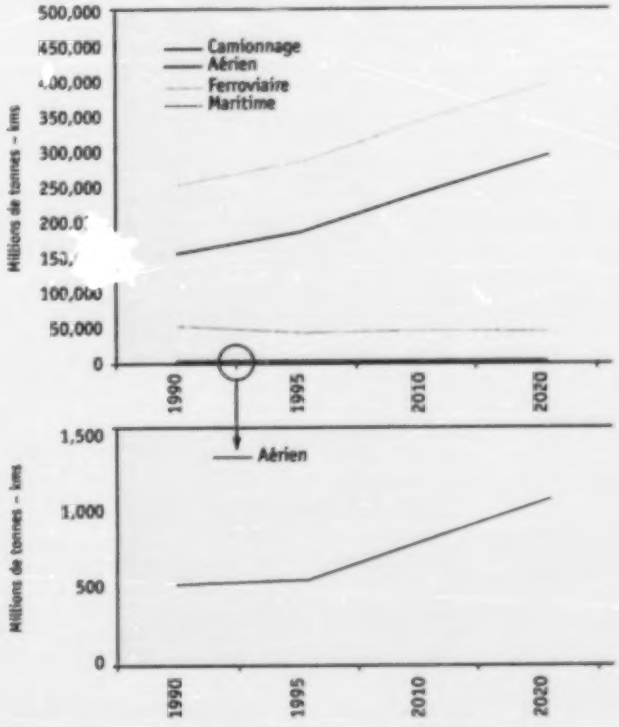
De même, la croissance du commerce intérieur et international et l'évolution du transport des marchandises (modèles de livraison juste à temps et marchandises

Figure 4.1
Activité prévue de transport terrestre et aérien de passagers



Source : Marbek Resource Consultants, *Examen des questions pour la Stratégie de développement durable 2000 de Transports Canada*, 4 mai 2000

Figure 4.2
Activité prévue de transport des marchandises



Source : Delcan Corp. et AK Socio-Technical Consultants. *Évaluation des prévisions de transport des marchandises et d'émissions de gaz à effet de serre*, juin 1999

3 Transports Canada. *Les transports au Canada 1999 : Rapport annuel*, 2000

4 Ressources naturelles Canada. *Perspectives des émissions au Canada : Une mise à jour*. Décembre 1999

de valeur supérieure) conduisent à une augmentation considérable du transport des marchandises. Dans l'ensemble, on prévoit que cette activité augmentera de 60 p. 100 entre 1990 et 2020 et que la croissance la plus marquée concernera les secteurs du transport aérien et du camionnage (voir la figure 4.2).

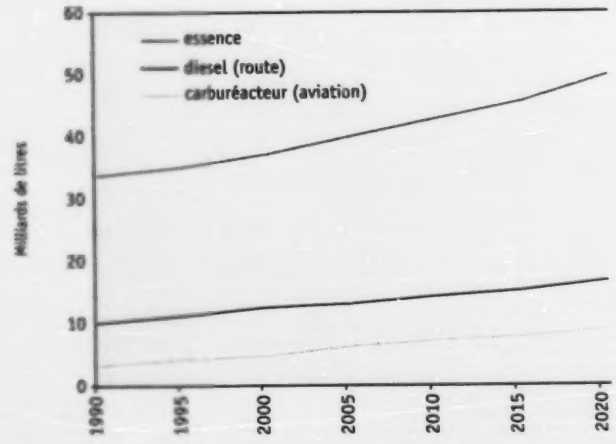
La demande totale d'énergie pour le transport devrait augmenter de plus de 50 p. 100 de 1990 à 2020, les hausses les plus notables de la demande concernant l'essence, le diesel et le carburant aviation (voir la figure 4.3). Cela conduirait à plus grande dépendance à l'égard des importations de pétrole, de même que des sables bitumineux et du pétrole lourd, et à une augmentation des impacts environnementaux qui y sont associés.

Malheureusement, les modes qui affichent la croissance la plus élevée – voitures particulières, camionnage et aviation – sont aussi ceux qui ont le plus d'impact sur l'environnement, en raison surtout des émissions atmosphériques et de l'utilisation des terres. Par exemple, en 1997, l'utilisation urbaine de l'automobile a représenté 215 grammes des émissions de gaz à effet de serre (GES) par passager-kilomètre et l'aviation intérieure 150 grammes. Par contre, les transports en commun urbains et les autocars interurbains ont représenté 77 et 26 grammes respectivement des GES par passager-km.[5]

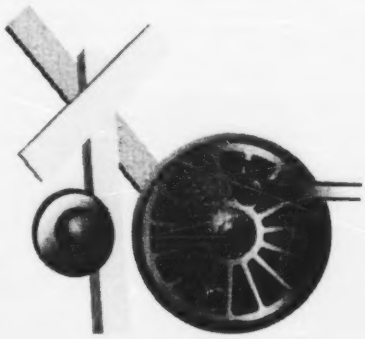
Impacts environnementaux du transport

Bien que les transports offrent de nombreux avantages d'ordre économique et social, le mouvement des personnes et des marchandises entraîne d'importantes conséquences environnementales, notamment l'utilisation des ressources non renouvelables (matières et énergie), la pollution indésirable (émissions, déversements et fuites) et la perte des terres agricoles et des habitats de la faune. Ces conséquences environnementales peuvent comporter des coûts économiques et sociaux comme la hausse des dépenses des soins de santé ou le coût du nettoyage de la pollution. Le tableau 4.2 résume les pressions associées au transport et les impacts environnementaux et sociaux qui en résultent.

Figure 4.3
Demande de carburant pour le transport



Source : Ressources naturelles Canada, *Perspectives des émissions du Canada : Une mise à jour*, décembre 1999



5 Transports Canada. *Les transports et le changement climatique : options à envisager*. Novembre 1999.

Transports Canada s'est engagé à éliminer progressivement la production et l'importation de substances appauvrissant la couche d'ozone. En 1998, le Ministère possédait 983 articles d'équipement qui contenaient des substances appauvrissant la couche d'ozone. En 1999, il n'en avait plus que 453.

Depuis la première stratégie de développement durable de Transports Canada, le gouvernement et le public se sont sensibilisés davantage à certaines préoccupations environnementales liées au transport, en particulier le changement climatique et le smog. Les Canadiens comprennent mieux ces questions et leur lien avec les activités de transport.

C'est le cas par exemple du rejet des oxydes d'azote (NO_X), des composés organiques volatils (COV), du gaz carbonique (CO_2) et des particules en suspension dans l'air. Ces émissions contribuent non seulement au changement climatique et aux pluies acides, mais également à la pollution atmosphérique urbaine et au smog. En 1995, le transport représentait 52 p. 100 de toutes les émissions de NO_X, 40 p. 100 des émissions de CO_2, 20 p. 100 des COV et 5 p. 100 des particules en suspension – les principaux contributeurs au smog urbain.

La consommation croissante de grande quantité de combustibles fossiles appauvrit les ressources naturelles non renouvelables et accroît les émissions de gaz à effet de serre. La plupart des scientifiques estiment que ces émissions contribuent au changement climatique qui devrait causer des fluctuations encore plus marquées des conditions météorologiques, des modes de production des récoltes et des pénuries d'eau.

Le transport est le secteur qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre au Canada, soit environ 25 p. 100 des émissions totales en 1997 (voir les figures 4.4 et 4.5). Ce secteur jouera donc un rôle fondamental dans l'atteinte de l'objectif du Protocole de Kyoto pour les émissions de gaz à effet de serre du Canada (6 p. 100 sous les niveaux de 1990, en moyenne, de 2008 à 2012), objectif qui représente seulement une première étape dans la réduction de l'activité humaine contribuant au changement climatique.

Tableau 4.2
Les transports et les pressions associées

Pression	Conséquence
Gaz d'échappement	
Oxyde d'azote, composés organiques volatiles, bioxyde de carbone, produits toxiques et autres	Pollution atmosphérique en milieu urbain et smog, changement climatique et pluies acides, effets sur la santé
Déversements et fuites	
Carburant, pétrole et autres fuites, déversements et produits résiduels solides et dangereux	Contamination des terres, de l'eau superficielle et souterraine, production de chlorofluorocarbone et appauvrissement de la couche d'ozone
Consommation énergétique	
Consommation de quantités considérables de combustibles fossiles	Réduction des ressources naturelles non renouvelables
Utilisation des terres	
Exigences excessives concernant les terres (surtout pour le transport routier), emprises situées dans des secteurs sensibles	Transformation de terres agricoles, bouleversement des habitats, congestion et perturbation des collectivités
Autre	
Accidents, bruit et congestion	Stress humain, blessures et morts

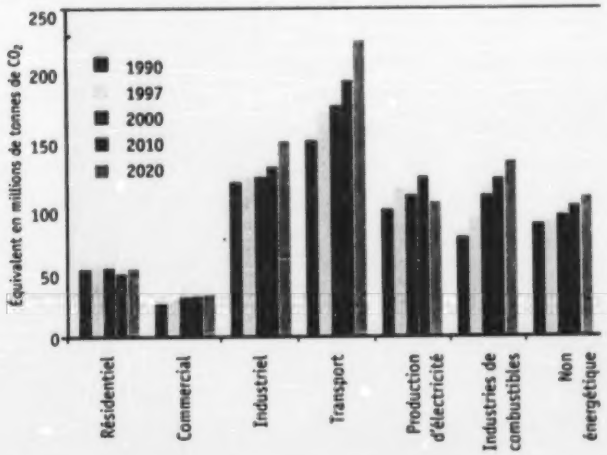
Source : Environnement Canada. *Série nationale d'indicateurs environnementaux*, 1998

L'utilisation des terres, en particulier pour le transport routier et les emprises situées dans des zones vulnérables, absorbe ou modifie des terres agricoles et des espaces verts de grande valeur et l'habitat de la faune. L'étalement des banlieues, qui utilise des terres et crée des habitudes de déplacement inefficaces et des encombrements, conduit à des hausses de coût et à une baisse de la qualité de la vie de nombreux Canadiens.

En outre, les déversements et les fuites de combustibles et de pétrole ainsi que les sous-produits des déchets solides et dangereux peuvent contaminer le sol, les eaux de surface et les eaux souterraines. Ils peuvent également polluer les lacs, les rivières et les ports. Les déversements et les décharges illégales de pétrole et de déchets pétroliers en mer par les navires naviguant le long des côtes du Canada contaminent les plages et les zones de pêche et causent des maladies et le décès de diverses espèces fauniques, en particulier les oiseaux de mer. Le pourcentage d'oiseaux mazoutés recueillis sur les plages de Terre-Neuve donne une indication de l'importance et de la variabilité du problème (voir la figure 4.6).

Figure 4.4

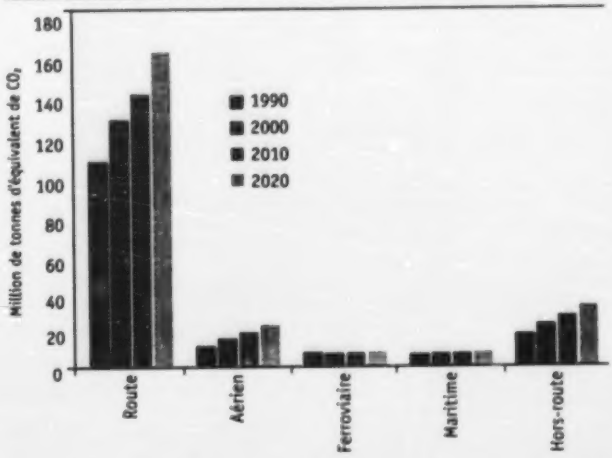
Émissions de gaz à effet de serre, par secteur au Canada



Source : Transports Canada, *Les Transports et le changement climatique : rapport sur les options*, novembre 1999.

Figure 4.5

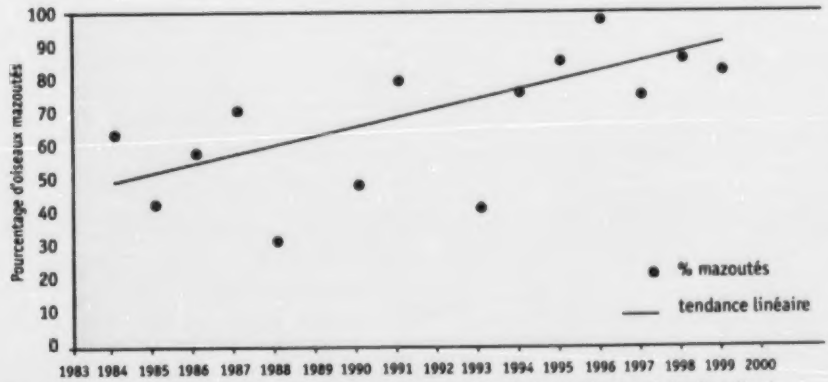
Émissions de gaz à effet de serre, secteur des transports



Source : Ressources naturelles Canada, *Perspectives des émissions du Canada : Une mise à jour*, décembre 1999

Figure 4.6

Oiseaux de mer mazoutés sur les plages de Terre-Neuve



Source : Wiese, F.K. et P.C. Ryan. 1999. Trends of chronic oil pollution in Southeast Newfoundland assessed through beached-bird surveys 1984-1997. Bird Trends 7: 36-40

Transports Canada participe à Défi Transport national dans la région d'Ottawa-Carleton, campagne annuelle d'une semaine qui encourage les gens à se déplacer en choisissant la marche, la bicyclette, les autobus et le covoiturage. Au cours de la campagne de 2000, 43 % des employés de Transports Canada, à l'Administration centrale, ont participé à cet événement, réduisant de 25,7 tonnes la pollution atmosphérique.

Impacts sur la santé

Le transport affecte également le bien-être des Canadiens sur le plan de leur sécurité et de leur santé générale. Les accidents des véhicules automobiles représentent près de la moitié des décès accidentels au Canada chaque année alors que le smog est à l'origine de nombreux problèmes de santé, y compris les troubles de la fonction pulmonaire, les infections respiratoires, les crises d'asthme et les décès prématurés. En 1997, les collisions de véhicules à moteur ont été la cause de 2 927 décès.[6] Selon une étude réalisée en 2000 par le Toronto Public Health, on estime que chaque année, jusqu'à 1 000 habitants de Toronto meurent prématurément et 5 500 autres sont admis à l'hôpital en raison de la pollution atmosphérique dans la région.[7]

De plus, le rejet des chlorofluorocarbones, par les climatiseurs des véhicules notamment, appauvrit la couche d'ozone supérieure, ce qui entraîne une surexposition aux rayons ultraviolets du soleil et des problèmes de santé comme le cancer de la peau et la cataracte.

Tirer le maximum des possibilités

Compte tenu des incidences considérables des transports sur l'environnement et la santé des Canadiens, d'importantes mesures sont nécessaires pour faire front. Pour tenter de réduire les effets du transport sur l'environnement, il existe trois grandes solutions possibles :

- Premièrement, puisque les impacts négatifs (en particulier les émissions atmosphériques) sont largement déterminés par le niveau global de transport, on pourrait réduire l'activité totale de transport. Cela impliquerait des modifications difficiles des habitudes et des modèles de transport des Canadiens en augmentant les coûts des transports, en particulier pour les modes moins durables, ou en limitant l'expansion de l'infrastructure, comme la construction des routes.
- Deuxièmement, on pourrait rendre le réseau de transport plus efficient. Cela voudrait dire une réduction de la congestion, l'intégration des différents modes de transports ou l'adoption de modes moins « énergivores » et moins polluants.
- Troisièmement, on pourrait réduire la pollution causée par chaque mode de transport en développant de nouvelles technologies comme des véhicules à plus haut rendement énergétique ou des carburants plus propres. On pourrait également changer certaines habitudes, comme réduire le ralenti moteur ou s'attacher davantage à prévenir les déversements et les fuites.

En faisant la promotion du développement durable, Transports Canada reconnaît la nécessité de maintenir un équilibre délicat entre les objectifs socio-économiques et environnementaux. Cette tâche est compliquée par le fait que l'information sur les activités de transport est incomplète, par les incidences et les coûts associés à ces activités et par les coûts et implications des mesures stratégiques éventuelles. De plus, Transports Canada doit travailler en partenariat avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux. Toutefois, c'est la volonté des Canadiens de changer leur comportement en matière de voyage qui détermina finalement l'ampleur de la réduction des effets environnementaux.

6 Bureau de la sécurité des transports. 1998 Statistiques sur les collisions de véhicules à moteur au Canada : 1998.

7 Toronto Public Health. *Air Pollution Burden of Illness of Toronto*, Toronto, ville de Toronto, mai 2000.

SEPT DÉFIS STRATÉGIQUES

PARTIE 5

Transports Canada a beaucoup contribué à l'analyse des grandes questions qui entourent le développement durable et la mise en oeuvre de la première stratégie de développement durable du Ministère au cours des dernières années. Le Ministère, avec l'aide des parties intéressées, a donc déterminé sept défis stratégiques en matière de transport durable et défini des engagements précis. Les 29 engagements indiquent ce que le Ministère s'engage à faire pour promouvoir le développement durable dans le cadre de son mandat. Ils portent sur les domaines où le Ministère estime qu'il peut avoir une influence réelle sur l'établissement d'un transport durable. La figure 5.1 indique les liens entre les principales questions et la façon dont elles sont liées aux défis et aux engagements.

L'ordre dans lequel les défis stratégiques sont présentés ci-dessous n'indique pas leur priorité, mais illustre plutôt les étapes nécessaires qui mèneront au transport durable.

1. Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable
2. Élaborer des outils pour une meilleure prise de décision
3. Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable
4. Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada
5. Réduire les émissions atmosphériques
6. Réduire la pollution de l'eau
7. Promouvoir un réseau de transport efficient

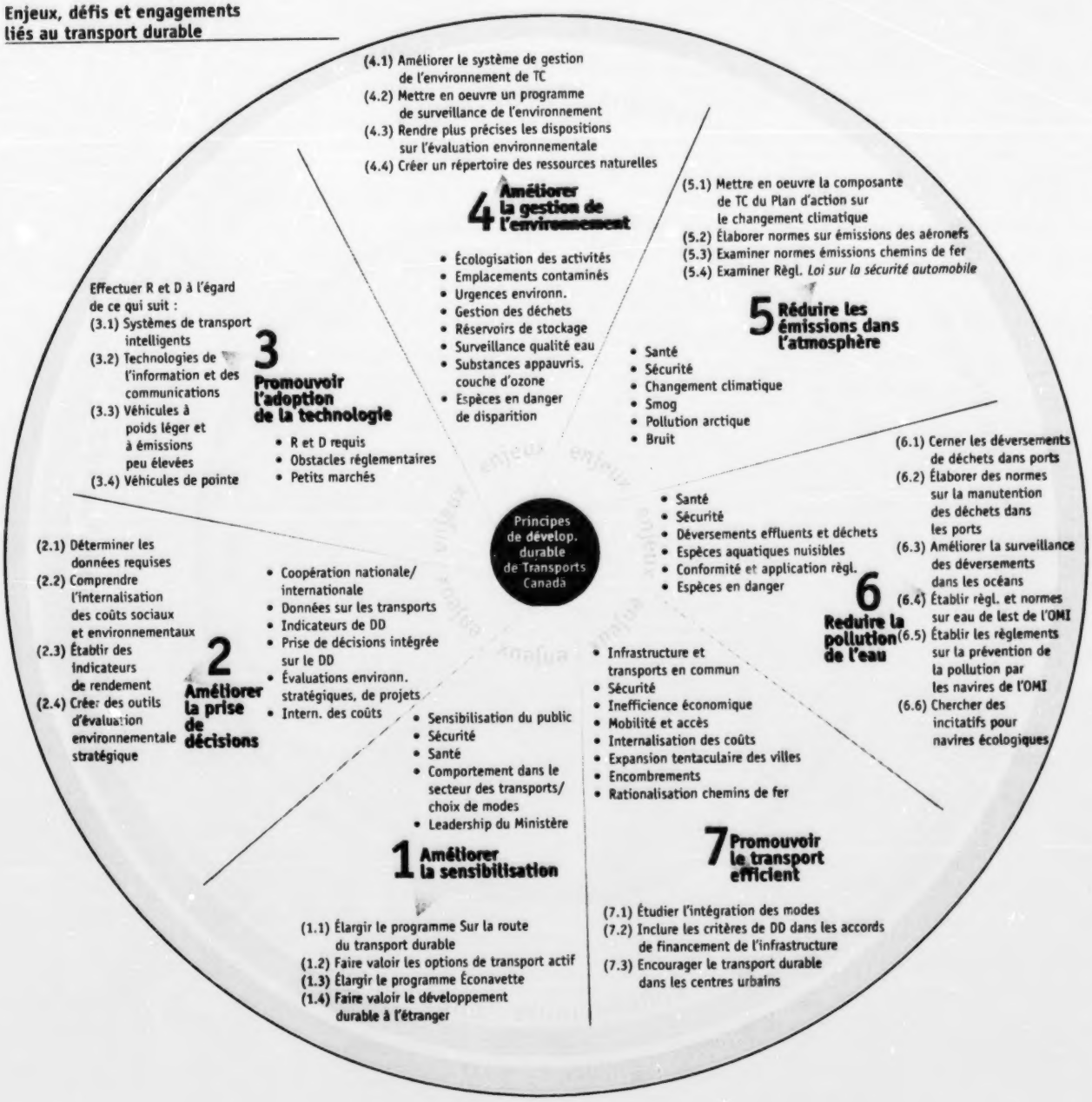
Le défi primordial consiste à faire mieux comprendre les principaux problèmes et défis du transport durable, au sein de Transports Canada et parmi les Canadiens **(défi 1)**. Viennent ensuite les outils efficaces **(défi 2)** et les nouvelles technologies plus durables **(défi 3)** qui sont nécessaires pour permettre à Transports Canada et à d'autres de prendre des décisions plus éclairées.

À l'étape suivante, Transports Canada doit faire preuve de leadership pour améliorer la gestion de l'environnement dans ses propres activités et sur ses terres **(défi 4)**. Le Ministère doit ensuite travailler avec d'autres gouvernements et avec les Canadiens pour réduire la

pollution causée par les transports, en particulier les émissions atmosphériques **(défi 5)** et la pollution de l'eau **(défi 6)**. Finalement, en améliorant l'efficience globale du réseau de transport **(défi 7)**, on pourra réduire les effets environnementaux négatifs tout en répondant aux besoins sociaux et économiques des Canadiens.

Ce chapitre présente un aperçu des grands défis en matière de transport durable ainsi que les engagements que Transports Canada prend dans le cadre de son mandat pour relever ces défis. L'insertion du Plan d'action de développement durable 2001-2003 de Transports Canada dans la stratégie, précise chaque engagement et ses buts et mesures du rendement correspondants.

Figure 5.1
Enjeux, défis et engagements liés au transport durable



Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable

DÉFI 1

En quoi consiste le défi stratégique?

Un des grands défis est de sensibiliser les Canadiens aux effets environnementaux de leurs choix de transport. Sensibiliser le grand public à la question du transport durable au Canada n'est pas tâche facile. Cela consiste notamment à sensibiliser davantage aux problèmes eux-mêmes ainsi qu'à encourager les mesures et les choix que chacun peut adopter pour réduire les impacts négatifs du transport et améliorer la qualité de vie. Des partenariats avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les groupes de l'industrie et les organisations non gouvernementales sont nécessaires pour élaborer des messages uniformes à l'appui des options de transport durable.

Pourquoi est-il important?

Le changement de comportement est l'objectif ultime de la sensibilisation du public au transport durable. Il faut que les gens comprennent les effets de leur comportement en matière de transport pour faire des choix qui réduisent les effets négatifs du transport sur l'environnement.

Quel est le rôle de Transports Canada?

Transports Canada a participé aux programmes et campagnes de sensibilisation liées au transport à l'échelle nationale, comme la campagne nationale sur les ceintures de sécurité. Depuis 1997, Transports Canada a contribué aux efforts de sensibilisation au transport durable grâce à des partenariats avec d'autres ministères fédéraux, d'autres gouvernements, des groupes de l'industrie et des organisations non gouvernementales.

Exemples de ce que fait Transports Canada

Transports Canada a lancé en 1999 le programme Sur la route du transport durable (SRTD) qui finance des projets de transport durable au Canada. À ce jour, douze programmes ont reçu un total d'environ 400 000 $, y compris un projet intitulé Active and Safe Routes to School (Itinéraires en toute sécurité pour l'école) qui encourage les écoles élémentaires à offrir aux écoliers des moyens plus sûrs de se rendre à l'école à pied ou à bicyclette.

De plus, Transports Canada s'est associé à Environnement Canada et au Centre pour le transport durable pour trouver des moyens de mieux intégrer le transport durable dans les programmes universitaires. En 2000, le Ministère a lancé un programme « Éconavette », pour modifier les habitudes de déplacement de ses propres employés de la région de la capitale nationale.

Grâce aux fonds du programme Sur la route du transport durable de Transports Canada, l'*Institut canadien de recherches en génie forestier* effectue des recherches qui pourraient aider à éliminer 20 % des émissions annuelles liées au transport dans l'industrie forestière (plus de 1 million de tonnes par an).

Le programme Éconavette de Transports Canada encourage les employés de l'Administration centrale à se rendre au travail en choisissant la marche, la bicyclette, le covoiturage ou le transport en commun. Il encourage aussi le télétravail.

Ce que Transports Canada s'engage à faire

Engagement 1.1

Transports Canada prolongera le programme Sur la route du transport durable (SRTD) de deux autres années jusqu'en 2003-2004 et y ajoutera des ressources, sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor. Une campagne de marketing ciblée sera également mise en œuvre d'ici 2001-2002 pour mieux faire connaître le programme.

Engagement 1.2

En partenariat avec Santé Canada et Environnement Canada, l'Administration centrale de Transports Canada et la région du Québec mettront au point des outils pour donner aux Canadiens de l'information sur les options de transport actif d'ici 2002-2003, par exemple des brochures, un site Web et un kiosque pour des forums de développement durable.

Engagement 1.3

Transports Canada étendra son programme Éconavette à ses bureaux régionaux et en encouragera l'adoption par d'autres ministères fédéraux du Canada. Les régions du Québec, de l'Ontario et du Pacifique de TC feront la promotion du programme auprès des employeurs importants à Montréal, Toronto et Vancouver d'ici 2003-2004.

Engagement 1.4

Transports Canada collaborera avec le secteur des transports au Canada et à l'étranger pour promouvoir les pratiques exemplaires en matière de gestion environnementale en animant un atelier en 2001 et en travaillant avec des partenaires internationaux pour promouvoir les pratiques exemplaires en matière de gestion environnementale, d'ici 2003-2004.

Élaborer des outils pour une meilleure prise de décision

DÉFI 2

En quoi consiste le défi stratégique?

Les décideurs doivent comprendre les incidences environnementales de leurs décisions. Qu'il s'agisse de construire une nouvelle route ou de signer un accord international, il est indispensable de bien comprendre les incidences environnementales. Il faut souvent faire des compromis entre les avantages sociaux, économiques et environnementaux. Pour prendre de meilleures décisions, nous devons disposer de données, d'informations, d'analyses et d'outils de meilleure qualité.

Pourquoi est-il important?

Une meilleure information conduit à de meilleures décisions. Compte tenu de l'importance du transport pour l'économie, pour la société et pour l'environnement, il est essentiel que les gouvernements et les intéressés aient accès à des données et à des analyses précises et fiables. Il est également important que les gouvernements coopèrent efficacement avec les parties intéressées et les consultent pour adopter des solutions harmonisées avec un large soutien du public.

Quel est le rôle de Transports Canada?

Le mandat de Transports Canada concerne tous les modes de transport – aérien, ferroviaire, routier, maritime – et touche tous les Canadiens. Il incombe au Ministère de faire en sorte que ses décisions concernant le réseau de transport canadien reposent sur la meilleure information possible.

Exemples de ce que fait Transports Canada

Transports Canada a déjà pris d'importantes mesures pour mieux comprendre les conséquences de ses décisions sur le développement durable. Par exemple, le Ministère améliore ses données sur le transport routier grâce à la nouvelle enquête sur les véhicules du Canada et l'Enquête nationale sur route pour l'activité de transport routier. Ces études permettront de mieux comprendre pourquoi et comment les gens se déplacent, jusqu'où ils vont et comment rendre les transports plus efficients.

Le Ministère établit également une politique ministérielle sur l'évaluation environnementale stratégique (EES). L'EES permet de prendre en compte les effets environnementaux des politiques et des programmes au début du processus décisionnel. Le Ministère a récemment terminé un projet pilote et prépare un modèle permettant d'évaluer les effets environnementaux de différents investissements dans l'infrastructure de surface.

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale sur le changement climatique, Transports Canada, Ressources naturelles Canada et Environnement Canada ont mis au point des indicateurs pour la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et les principaux contaminants atmosphériques (PCA). Ces indicateurs comprennent les facteurs des émissions, les indicateurs de l'activité des transports et des comparaisons intermodales.

Ce que Transports Canada s'engage à faire

Engagement 2.1

Transports Canada déterminera ses besoins de données sur le développement durable et ses lacunes et établira une stratégie et un plan de mise en œuvre pour combler les lacunes d'ici 2001-2002.

Engagement 2.2

Transports Canada évaluera l'impact de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux des divers modes de transport et établira une position ministérielle à ce sujet d'ici 2003-2004.

Le Ministère élaborera également des modèles analytiques servant à déterminer et à affecter les coûts complets (y compris les coûts liés à l'infrastructure, à la sécurité et à l'environnement) aux modes routier, ferroviaire, maritime et aérien et à leurs usagers, d'ici 2002-2003.

Engagement 2.3

Transports Canada travaillera en étroite collaboration avec le Centre de transport durable (CTD), Environnement Canada, d'autres ministères fédéraux et organisations (Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie et l'Association des transports du Canada) pour établir d'ici 2003-2004 un ensemble d'indicateurs pour évaluer les progrès réalisés par le Canada vers le transport durable.

Engagement 2.4

Le Ministère approuvera une politique sur les évaluations environnementales stratégiques (EES) et établira un programme interne de sensibilisation pour familiariser le personnel avec la politique d'ici 2001-2002. Il entreprendra également un projet de recherche pour créer des outils d'EES spécifiques afin de mieux évaluer les impacts environnementaux de ses politiques et programmes de surface d'ici 2001-2002.

Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable

DÉFI 3

En quoi consiste le défi stratégique?

La mise au point et la promotion des technologies nouvelles et innovatrices permettant de réduire les impacts environnementaux du transport tout en répondant aux besoins des voyageurs et des expéditeurs est un défi important du transport durable

Pourquoi est-il important?

À long terme, la technologie promet d'offrir aux Canadiens des options de transport sûres, efficientes et écologiques. De plus, les nouvelles technologies peuvent réduire les coûts de réalisation des objectifs environnementaux et servir de base à l'amélioration de la productivité et à de nouveaux débouchés pour les produits et services canadiens. Il existe déjà d'importantes technologies qui, bien adaptées et mises en valeur, peuvent favoriser le transport durable de manière très efficace.

Quel est le rôle de Transports Canada?

Transports Canada adapte les technologies existantes et en fait la promotion en vue de les appliquer au réseau de transport canadien et participe à des projets de recherche et de développement ciblés. Le Ministère tente également de s'assurer que les règlements existants ne gênent pas indûment l'introduction de technologies de pointe.

Exemples de ce que fait Transports Canada

Transports Canada effectue actuellement de modestes recherches sur les technologies qui permettent d'améliorer la sûreté, la sécurité, l'efficacité énergétique et l'accessibilité du réseau de transport tout en protégeant l'environnement. Grâce à ces recherches, le Ministère peut évaluer les tendances actuelles dans la recherche sur le transport, intégrer les facteurs technologiques aux politiques et programmes et promouvoir les technologies susceptibles de contribuer aux objectifs du transport durable. Transports Canada fournit des fonds pour des projets de démonstration visant à encourager l'application et l'utilisation des nouvelles technologies au Canada.

Transports Canada est un chef de file de la recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI) depuis plusieurs années. Les STI intègrent des systèmes d'information élaborés, des technologies avancées de communication, de détecteur et de contrôle ainsi que des stratégies de gestion utilisées pour le transport. Ces systèmes contribuent à rendre les voyages plus sûrs, à régulariser la circulation dans les couloirs congestionnés, à améliorer les transferts intermodaux et à accélérer le traitement des voyageurs et des marchandises aux frontières internationales. Ces systèmes améliorent ainsi l'efficacité et la fiabilité des activités de transports pour les usagers, les fournisseurs de services et les exploitants du réseau.

En septembre 2000 le ministre des Transports, David Collenette, a annoncé que le gouvernement fédéral avait engagé à peu près 3 millions de dollars pour 19 projets à frais partagés dans le cadre du Plan de déploiement et d'intégration des Systèmes de transport intelligents (STI) de Transports Canada. Par exemple, 250 000 $ ont été accordés à la Ville de Peterborough pour la conception et le déploiement pilote d'un système intégré de contrôle de la signalisation routière et d'accès prioritaire des autobus.

Le Centre de développement des transports (CDT), centre de Transports Canada pour la recherche et le développement technologiques (R et D), trouve des solutions novatrices aux problèmes de transport dans tous les modes – air, marine, routes et chemin de fer – ainsi que dans des domaines spéciaux comme le transport des marchandises dangereuses, la sûreté et l'accessibilité.

Le CDT fournit une aide technique et financière à *Vélos électriques 2000*, projet lancé par le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ). Le projet permettra à 400 employés de 13 organisations de ne plus se servir de leur voiture pour leurs déplacements quotidiens et d'utiliser un vélo électrique pour aller travailler pendant deux semaines.

D'autre part, Transports Canada fait en sorte d'améliorer les règlements sur la sécurité à l'appui des nouvelles technologies environnementales. Par exemple, les règlements d'application de la *Loi sur la sécurité automobile* englobent désormais une nouvelle classe de véhicules électriques à vitesse réduite au Canada. Le Canada a adopté des règlements plus rigoureux que ceux des États-Unis de sorte qu'au Canada, les véhicules électriques à vitesse réduite ne peuvent produire aucune émission.

Ce que Transports Canada s'engage à faire

Engagement 3.1

Transports Canada préparera et mettra en œuvre un plan quinquennal de recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI) intermodaux pour soutenir l'innovation et l'élaboration de technologies par le secteur privé d'ici 2000-2001. Les projets de recherche sélectionnés seront entrepris en partenariat avec des universités et des entreprises du secteur privé, comme ITS Canada et le Groupe de travail sur les technologies de l'ALENA.

Engagement 3.2

Le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada entreprendra, de concert avec le Programme de recherche et de développement énergétiques (PRDE) du fédéral, des activités de recherche et développement sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication afin d'améliorer les réseaux de transport d'ici 2003-2004. Ces technologies (capteurs, communication, contrôle, véhicules ou navires, déterminations des lieux, navigation, stockage, traitement et affichage des données) seront appliquées pour améliorer l'efficience du transport urbain, du transport intermodal du fret et du transport aérien.

Engagement 3.3

Le CDT de Transports Canada entreprendra, de concert avec le PRDE, des activités de recherche et développement afin d'aider à la mise au point de véhicules légers produisant peu d'émissions, qui utilisent des piles à combustible et des dispositifs d'entraînement électriques et hybrides et l'installation des infrastructures auxiliaires d'ici 2003-2004.

Engagement 3.4

Transports Canada sensibilisera le public aux véhicules de haute technologie (VHT) par :

- l'essai, l'inspection et l'évaluation de 10 à 15 véhicules de haute technologie, ainsi que la production de rapports précisant la capacité des VHT à se conformer à la réglementation actuelle des véhicules (chaque année, à compter de 2001-2002);
- la création d'un programme « véhicules verts » qui identifiera les véhicules « verts » à vendre au Canada (d'ici 2002-2003);
- la création d'un site Web où l'on trouvera les véhicules verts vendus au Canada (d'ici 2002-2003);
- une évaluation de la pénétration du marché et du potentiel des VHT et des obstacles à leur diffusion (d'ici 2002-2003).

Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada

DÉFI 4

En quoi consiste le défi stratégique?

Un autre défi du transport durable, dont Transports Canada est directement responsable, consiste à améliorer les propres pratiques environnementales du Ministère et à prendre des mesures pour atténuer les impacts environnementaux de ses activités. Le défi consiste également à contribuer à l'adoption d'une meilleure gestion de l'environnement par tous ceux qui exercent leurs activités sur les terres de Transports Canada.

Pourquoi est-il important?

Le gouvernement fédéral, l'une des organisations les plus vastes du pays, peut donner l'exemple en matière de gestion de l'environnement. Transports Canada a élaboré un système de gestion environnementale, ou SGE, qui permet aux organismes de comprendre la nature de leurs impacts environnementaux et d'agir en conséquence. En faisant preuve de leadership en gestion de l'environnement, Transports Canada peut réduire ses propres impacts environnementaux et donner l'exemple à d'autres dans le secteur des transports. De plus, de par sa taille, le gouvernement fédéral peut soutenir les nouvelles technologies environnementales, en achetant par exemple des véhicules à carburant de remplacement pour son parc.

Quel est le rôle de Transports Canada?

Transports Canada est responsable d'une vaste gamme d'activités et est le propriétaire et, dans une moindre mesure, l'exploitant de 1 110 propriétés, notamment une flotte d'aéronefs, un parc automobile et des magasins, des entrepôts et des bureaux dans tout le Canada, tant dans les centres que dans les endroits éloignés.

Bien que le Ministère n'exploite plus directement de nombreux éléments du réseau de transport, il assume toujours le rôle de propriétaire et de superviseur d'importants éléments, notamment les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA). À ce titre, Transports Canada est responsable d'assurer la bonne gérance environnementale de ses terres et de ses installations.

Exemples de ce que fait Transports Canada

Depuis la stratégie de 1997, Transports Canada se concentre sur la conception et la mise en œuvre de son SGE, d'après la norme ISO 14001, tant à l'Administration centrale que dans les cinq régions. La norme ISO 14001 a été publiée en 1996 par l'Organisation internationale de normalisation afin d'aider les organismes dans le monde à contrôler l'impact de leurs activités, produits ou services sur l'environnement.

En 1998, Transports Canada a appliqué, en collaboration avec Environnement Canada, la norme ISO 14001 : Systèmes de management environnemental (SME) au hangar d'entretien des Services des aéronefs à l'Aéroport international d'Ottawa. Ce projet d'envergure a permis de déterminer les questions environnementales et les répercussions des activités liées à un hangar d'entretien d'avions. Les résultats de ce projet serviront à faire valoir les avantages de la gestion de l'environnement pour l'ensemble du secteur des transports.

Entre 1996 et 1999, Transports Canada a consacré 21,4 millions de dollars aux évaluations, 1,2 million à la gestion des risques (pour évaluer et contrôler le risque d'effets environnementaux) et 11,9 millions aux mesures d'atténuation sur ses propriétés.

Sur les dix objectifs à l'égard desquels le Ministère s'est engagé dans la stratégie de 1997, huit ont été atteints ou respectent le calendrier d'exécution (voir le tableau 5.1). Le Ministère a atteint les objectifs en matière de consommation d'énergie, de réduction des déchets, de BPC, de réservoirs et de substances appauvrissant la couche d'ozone. Il devrait atteindre les objectifs en ce qui concerne la surveillance de l'eau, les urgences environnementales et les sites contaminés. Il prend, de plus, des mesures spécifiques touchant la qualité de l'air et la gestion du parc automobile. En 2000, le Ministère à lancé le programme interne « Éconavette » afin d'encourager un comportement favorisant le transport durable parmi ses employés de la Région de la capitale nationale. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le SGE de Transports Canada, veuillez consulter le site : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/sge.htm.

Transports Canada continue de s'acquitter de ses obligations en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie* et de l'Entente relative aux revendications territoriales du Nunavut, en entreprenant des évaluations environnementales des projets proposés afin d'assurer que le

Tableau 5.1

Objectif	État
Consommation d'énergie	**Terminé**
5% de réduction d'ici 2000	Référence établie pour 1998-1999 et réductions réalisées
Déchets non dangereux	**Terminé**
10% de réduction d'ici 2000	Appliqué dans les bureaux
BPC	**Terminé**
Destruction d'ici 2000	100% destruction
Réservoirs de stockage	**Terminé**
Enregistrement et amélioration d'ici 2000	conformité totale des réservoirs à la LCPE prévue pour 2000-2001
Substances appauvrissant la couche d'ozone	**Terminé**
Inventaire d'ici 1997	Inventaire en direct
Surveillance de l'eau	**En cours**
Surveillance à tous les sites d'ici 2000	Rapports de surveillance annuels compilés à partir des données des aéroports de TC
Plans d'urgence environnementale	**En cours**
Plans à tous les sites d'ici 1999	Plans en place aux aéroports de TC
Sites contaminés	**En cours**
Identification totale et gestion d'ici 2003	Identification terminée
Consommation d'eau	**Annulé**
5% de réduction d'ici 2000	Collecte des données sur l'eau non rentable
Déchets dangereux	**Annulé**
10% de réduction d'ici 2000	En attente des règlements de Environnement Canada sur les déchets dangereux

développement se déroule de façon écologique. En 1999 seulement, Transports Canada a réalisé 247 évaluations environnementales de propositions de projets.

En ce qui concerne les activités de cession du Ministère, les préparatifs en vue du transfert des ports et aéroports consistent à déterminer et à atténuer les problèmes environnementaux. Des clauses environnementales ont donc été insérées dans les ententes de transfert des aéroports, des ports et des installations de NAV Canada.

Ce que Transports Canada s'engage à faire

Engagement 4.1

Transports Canada atteindra six nouveaux objectifs du SGE mettant l'accent sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère, à partir de 2003-2004 (voir l'annexe B).

Engagement 4.2

Transports Canada mettra en œuvre un programme de surveillance de l'environnement pour toutes ses propriétés, y compris celles qui sont exploitées par des tierces parties d'ici 2003-2004, afin d'assurer la conformité à la réglementation et de déterminer les meilleures pratiques et les responsabilités actuelles ou éventuelles.

Engagement 4.3

Transports Canada travaillera avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour combler les lacunes du Règlement sur l'évaluation environnementale des administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et pour permettre à d'autres entités qui gèrent des terres fédérales, comme les administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports, d'être assujetties à la loi d'ici 2001-2002.

Engagement 4.4

Transports Canada établira, dans le cadre d'un projet pilote, un inventaire des ressources naturelles (IRN) pour l'aéroport de Churchill, conformément à la nouvelle loi sur les espèces en péril, d'ici 2001-2002. À partir de ce travail, le Ministère préparera un guide, d'ici 2003-2004, à l'intention des autres aéroports appartenant au Ministère et exploités par ce dernier.

Transports Canada - Taux de réacheminements des déchets

Région/Installation	Mesure sur les déchets solides
Administration centrale de Transports Canada à Ottawa	88% taux de réacheminement des sites d'enfouissement
Édifice MacDonald, Winnipeg	24% taux de réacheminement des sites d'enfouissement
Centre de Transports Canada, St. John's	41% taux de réacheminement des sites d'enfouissement
Édifice Heritage, Moncton	60% taux de réacheminement des sites d'enfouissement
Bureau régional de l'Ontario, Toronto	79% taux de réacheminement des sites d'enfouissement
Bureau régional de Dorval, Montréal	16,46 tonnes recyclables ramassées/an*
Poste de port Champlain, Québec	2,78 tonnes recyclables ramassées/an*
Aéroport international Jean-Lesage, Québec	7,2 tonnes recyclables ramassées/an

* Poids attribué à l'espace occupé par Transports Canada

Parc des véhicules de tourisme de Transports Canada, 1998-1999

	Véhicules de tourisme	Véhicules à carburant de remplacement*	Pourcentage du parc à carburant de remplacement
1998	324	11	4,6
1999	309	32	10,4

* Gaz naturel, propane, éthanol ou électrique

DÉFI 5

Réduire les émissions atmosphériques

En quoi consiste le défi stratégique?

Un grand défi du transport durable consiste à contrôler ou à prévenir la pollution atmosphérique et autres émissions atmosphériques dues au transport, comme les émissions de gaz à effet de serre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils, les particules et autres contaminants atmosphériques. Cette activité comprend tant des mesures à court terme que l'analyse et la planification nécessaires pour mettre en œuvre les accords internationaux et les normes pancanadiennes sur la lutte contre la pollution atmosphérique.

Pourquoi est-il important?

Les activités du transport sont une importante source d'émissions atmosphériques contribuant au changement climatique, au smog et à la pollution. Si le Protocole de Kyoto est ratifié, le Canada doit réduire les émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 sous les niveaux de 1990 d'ici 2008-2012. Pour ce faire, il faudra établir des partenariats avec le secteur des transports et d'autres ordres de gouvernement, et les Canadiens devront faire leur part. Les normes pancanadiennes sur les particules en suspension et l'ozone ainsi que les ententes canado-américaines exigeront également des réductions importantes des émissions de polluants qui causent le smog.

Des sondages montrent que les Canadiens s'inquiètent particulièrement des conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé, qui comprennent les infections respiratoires, la réduction de la fonction pulmonaire, les crises d'asthme et les décès prématurés. Les problèmes dus à la pollution atmosphérique devraient augmenter en raison de la hausse des températures qu'entraînera le changement climatique.[8] Le changement climatique pourrait également entraîner de plus grandes fluctuations dans les conditions météorologiques et les modes de production des récoltes et des pénuries d'eau.

Quel est le rôle de Transports Canada?

Transports Canada est habilité à réglementer les émissions de polluants atmosphériques des trains, des aéronefs et des navires. Toutefois, avec l'adoption récente de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, le Ministère ne réglemente plus les émissions des véhicules automobiles. Cette fonction incombe maintenant à Environnement Canada. Le Ministère travaille également avec Ressources naturelles Canada à la promotion d'une plus grande efficacité énergétique des véhicules routiers qui ont un effet direct sur les émissions de gaz à effet de serre.

Outre la réglementation, Transports Canada pourrait jouer un rôle de chef de file dans la promotion d'un réseau de transport plus efficient auprès des provinces et territoires, de l'industrie et du public. Cela implique l'élaboration de politiques, le financement et la réalisation de programmes de recherche et développement, la démonstration des pratiques exemplaires, la sensibilisation du public et le financement de l'infrastructure.

8 Santé Canada. *Rapport final sur les effets sur la santé des mesures d'atténuation des GES*. Janvier 2000

Exemples de ce que fait Transports Canada

Transports Canada a coprésidé la Table des transports sur les changements climatiques, composée de 25 membres représentant l'industrie des transports, des groupes de consommateurs et d'environnementalistes, le secteur de l'énergie, le gouvernement fédéral et les municipalités, les provinces et les territoires. La Table avait pour mandat d'analyser les options visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. La Table a réalisé 24 études analytiques et préparé un rapport d'accompagnement sur les consultations de février 2000 et le document final sur les options, qui ont été présentés aux ministres des Transports et au Secrétariat national du changement climatique. Les mesures proposées dans le document des options ont été examinées ainsi que le travail de 15 autres tables thématiques en vue de préparer une stratégie nationale (fédérale-provinciale-territoriale) de mise en œuvre (SNMO) sur le changement climatique.

En octobre 2000, le gouvernement du Canada a annoncé son *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*, représentant sa contribution à la SNMO. Le plan d'action vise des secteurs clés, dont le transport, et lorsqu'elle sera complètement mise en œuvre, la SNMO permettra au Canada de faire le tiers du chemin pour atteindre les objectifs établis par le Protocole de Kyoto. Elle permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada d'environ 65 mégatonnes par an pendant la période d'engagement de 2008 à 2012. Transports Canada a dirigé l'élaboration de la stratégie sur le secteur des transports du Plan d'action.

Transports Canada et d'autres ministères fédéraux participent au Plan fédéral de gestion du smog et travaillent à des initiatives comme les cliniques d'inspection de véhicules. De plus, le pouvoir de réglementer la pollution atmosphérique du transport ferroviaire a été récemment ajouté à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de Transports Canada.

Sur le plan international, le Ministère participe à l'établissement des normes visant à réduire les émissions atmosphériques. En ce qui a trait aux émissions des aéronefs, le Canada est membre de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), un organisme international qui favorise la planification et le développement du transport aérien international, et participe activement aux travaux du Comité de protection de l'environnement en aviation (CPEA) de l'OACI. En ce qui concerne les émissions des navires, Transports Canada est membre de l'Organisation maritime internationale (OMI), un organisme international qui élabore des normes sur la navigation maritime internationale, et participe aux travaux du Comité de protection du milieu marin (CPMM). Par le biais de ces organismes, Transports Canada peut influer sur le programme mondial et sur les normes qui constituent ensuite une base pour la réglementation nationale.

En 1998-1999, Transports Canada participait à la Table des transports sur les changements climatiques dont elle assurait la vice-présidence. La Table qui regroupe des intervenants de divers secteurs a pour mandat d'élaborer des mesures d'atténuation des émissions de GES provenant du secteur canadien des transports. En novembre 1999, la Table a publié les résultats de ses travaux dans son rapport sur les options. Il est possible de consulter ce rapport et d'avoir un aperçu des travaux de la Table en visitant le site suivant : http://www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/changeclimat/tablet/

Ce que Transports Canada s'engage à faire?

Engagement 5.1

Transports Canada continuera de diriger la composante des transports du plan d'action fédéral sur le changement climatique. Tout particulièrement, il travaillera avec Ressources naturelles Canada, d'autres ministères et intervenants afin de mettre en œuvre les cinq mesures du *Plan d'action 2000* du gouvernement sur les transports en 2001 :

- **Efficacité des combustibles pour les nouveaux véhicules** – apporter d'importantes améliorations au moyen d'accords volontaires avec l'industrie automobile, qui seront appliquées progressivement d'ici 2010 et harmonisées avec les États-Unis. Cette initiative comprend une campagne d'éducation des consommateurs afin de promouvoir activement l'achat de véhicules et de carburants plus propres et plus efficients.
- **Projets-pilotes en transport urbain** - préparer, de concert avec les municipalités, les provinces, les territoires et d'autres partenaires, 4 à 5 projets de démonstration au Canada pour démontrer et évaluer toute une gamme de stratégies urbaines pour réduire les émissions.
- **Efficacité et technologies du transport de marchandises** - établir des partenariats et des accords volontaires dans le secteur du transport des marchandises afin d'encourager l'adoption de pratiques et de technologies rentables et déterminer les possibilités d'intégration efficace des modes dans ce secteur.
- **Soutien à l'éthanol** - encourager la construction de nouvelles usines d'éthanol au Canada afin de tripler l'approvisionnement et l'utilisation de l'essence mélangée à l'éthanol d'ici 2010.
- **Partenariat portant sur les piles à combustible** - travailler avec les fournisseurs de piles à combustible, les fournisseurs de carburant, l'industrie automobile et les gouvernements pour faire la démonstration des infrastructures à hydrogène et autres carburants et les déployer, et encourager l'adoption des véhicules à pile à combustible au Canada.

Engagement 5.2

Transports Canada travaillera avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour élaborer de nouvelles normes d'émissions des aéronefs et des pratiques opérationnelles qui répondent aux préoccupations à l'égard de la qualité de l'air à l'échelle locale et du changement climatique mondial, de 2000-2001 à 2003-2004.

Engagement 5.3

Transports Canada travaillera avec Environnement Canada pour former un groupe de travail interministériel chargé d'examiner les normes d'émissions ferroviaires et les niveaux actuels d'émissions des moteurs de locomotive, d'évaluer le protocole d'entente entre Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada, d'évaluer la réglementation actuelle aux États-Unis et d'élaborer une stratégie visant la réduction des émissions atmosphériques de l'équipement ferroviaire d'ici 2001-2002.

Engagement 5.4

Transports Canada examinera la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) pour déterminer s'il convient d'inclure le pouvoir de réglementer les données sur l'efficience énergétique et leur présentation dans la LSA d'ici 2001-2002.

Réduire la pollution de l'eau

DÉFI 6

En quoi consiste le défi stratégique?

Un autre défi du transport durable consiste à contrôler ou prévenir le déversement des effluents et des déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les ports et les plages et de prévenir l'introduction d'espèces aquatiques étrangères par le rejet des eaux de ballast des navires. Il faut notamment adopter des mesures pour prévenir les déversements, pour s'y préparer et pour intervenir, et des mesures visant à réduire ou à éliminer les déversements réguliers d'effluents et de déchets. Cela comprend également la création d'incitatifs à des pratiques environnementales saines.

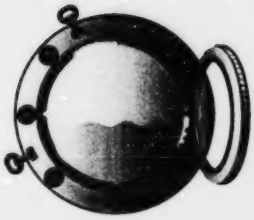
Pourquoi est-il important?

Les activités du transport contribuent à la pollution de l'eau par le déversement d'effluents et de déchets liquides. Les activités de transport créent également des risques d'accident pouvant être la cause de déversement de carburants ou de substances dangereuses dans l'environnement. Il est important d'atténuer ces impacts pour protéger l'intégrité des écosystèmes aquatiques et terrestres, pour éviter d'exposer les êtres humains aux substances dangereuses et pour leur permettre de continuer de jouir de l'environnement.

Quel est le rôle de Transports Canada?

Le mandat de Transports Canada concernant la prévention de la pollution de l'eau découle en partie de diverses lois et de conventions internationales. Transports Canada inspecte les navires et surveille les ports.

Transports Canada élabore également avec d'autres administrations nationales le *Code de navigation polaire* qui doit être publié par l'OMI. Ce nouveau code devrait aider les navires qui circulent dans les eaux polaires à respecter les normes appropriées de sécurité maritime et de prévention de la pollution. En outre, le Ministère administre la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* avec les Affaires indiennes et du Nord Canadien et Ressources naturelles Canada, ainsi que la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui contiennent chacune des règlements sur la prévention de la pollution



Exemples de ce que fait Transports Canada

Transports Canada est membre de l'OMI et participe aux travaux du Comité de protection du milieu marin. Les normes et les protocoles de l'OMI portent sur diverses pressions environnementales, sur la pollution par le pétrole et sur d'autres sources de pollutions par les navires comme les déchets, les marchandises dangereuses et les eaux de ballast. Par le biais de ces organismes, Transports Canada peut influer sur les normes mondiales relatives aux transport maritime et, en retour, les adopter au Canada.

Transports Canada travaille également avec d'autres ministères, par exemple, Pêches et Océans et Environnement Canada, pour mettre en œuvre une entente de partenariat ou un protocole d'entente sur la prévention de la pollution marine.

Ce que Transports Canada s'engage à faire

Engagement 6.1

Transports Canada déterminera les déversements par des tierces parties d'effluents et de déchets dans les ports canadiens d'ici 2001-2002.

Engagement 6.2

Transports Canada facilitera l'élaboration de normes sur la manutention des déchets dans les ports canadiens d'ici 2002-2003.

Engagement 6.3

De concert avec Pêches et Océans Canada et Environnement Canada, Transports Canada améliorera l'efficacité de ses programmes actuels d'inspection et de surveillance des rejets dans l'océan en analysant les activités existantes de surveillance aérienne dans l'Atlantique et en augmentant, au besoin, les activités de surveillance aérienne d'ici 2002/2003.

Engagement 6.4

Transports Canada collaborera avec l'industrie maritime, d'autres ministères gouvernementaux et les intervenants intéressés, par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la Commission mixte internationale (CMI), pour élaborer de nouveaux règlements et de nouvelles normes sur la gestion des eaux de ballast et d'autres problèmes associés à la nocivité d'espèces aquatiques, d'ici 2002/2003.

Engagement 6.5

Transports Canada élaborera des programmes de réglementation dans le but d'inclure la réglementation internationale sur la pollution marine et les rejets atmosphériques provenant des navires par l'entremise de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), annexes III (interdisant le largage de marchandises dangereuses emballées), V (interdisant le largage des déchets) et VI (établissant les normes relatives aux SOx, aux NOx et aux substances appauvrissant l'ozone), en 2001-2002.

Engagement 6.6

Transports Canada, en collaboration avec Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), étudiera la question de savoir si l'application d'un programme de normes de rendement pour l'exploitation écologique des navires et de mesures incitatives pour l'exploitation des navires écologiques aurait une incidence positive sur la réduction de la pollution de l'eau et de l'air, d'ici 2002/2003.

Promouvoir un réseau de transport efficient

DÉFI 7

En quoi consiste le défi stratégique?

Un autre défi du transport durable consiste à mettre en œuvre des mesures qui améliorent l'efficacité des différents modes de transport et de l'ensemble du réseau. Il n'y a pas de moyen unique pour obtenir un réseau de transport efficient, mais certaines mesures peuvent être adoptées :

- encourager une plus grande intégration des modes de transport pour renforcer la compétitivité et réduire les effets environnementaux;
- promouvoir la création et le financement d'une infrastructure de transport stratégique;
- encourager les gens à utiliser davantage les modes plus efficients au plan environnemental;
- encourager les utilisateurs à étudier toutes les options de transport et à choisir le mode le plus efficient, en particulier pour la navigation maritime;
- promouvoir les technologies de pointe qui améliorent les activités du réseau de transport.

Pourquoi est-il important?

Les mouvements inefficaces des personnes et des marchandises contribuent à une augmentation de la congestion, de l'utilisation énergétique et des coûts. Lorsque les utilisateurs choisissent les moyens et les modes de transport les plus efficients, ils obtiennent les mêmes résultats avec moins de mouvements ou des mouvements plus efficaces, ce qui à son tour améliore la compétitivité générale du Canada et réduit les effets environnementaux.

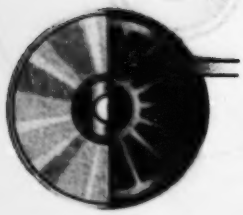
Quel est le rôle de Transports Canada?

Des lois fédérales comme la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi maritime du Canada* et la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* établissent un cadre de réglementation des lignes aériennes, des chemins de fer, des lignes maritimes, des traversiers, des entreprises de camionnage et des lignes d'autobus, ainsi que des ports et de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Mais Transports Canada doit travailler en partenariat avec d'autres gouvernements et l'industrie pour promouvoir et appuyer des réseaux de transport efficients qui permettent une meilleure coordination entre les modes et un système plus uniforme.

Exemples de ce que fait Transports Canada

Transports Canada a contribué au déploiement de diverses technologies de STI qui facilitent l'activité intermodale et améliorent l'efficience du réseau de transport. Le ministre des Transports a annoncé récemment un investissement de 400 millions de dollars dans VIA Rail pour alléger les principales pressions exercées sur son réseau actuel. Ces fonds sont destinés au renouvellement du parc ferroviaire, à la modernisation de la signalisation sur les voies de VIA, à des améliorations stratégiques du corridor Québec-Windsor, à la rénovation des stations, aux améliorations de la gestion des déchets et à l'étude de meilleures correspondances avec les trains de banlieue.

En avril 2000, le ministre des Transports a annoncé qu'il fournirait à VIA un montant de 400 millions de dollars pour le financement des immobilisations, afin qu'il puisse alléger les principales pressions, notamment le renouvellement du parc ferroviaire et l'amélioration de la gestion des déchets.



Le 29 juin 2000, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a nommé un comité chargé d'entreprendre un examen complet de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). Cet examen permettra d'évaluer si la LTC et la législation connexe offrent aux Canadiens un réseau de transport efficient, efficace, souple et abordable. Le comité évaluera également la mesure dans laquelle la structure actuelle assure au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour soutenir les objectifs de développement durable et le caractère souhaitable de mesures visant à préserver les corridors ferroviaires urbains pour le transport en commun de l'avenir.

Ce que Transports Canada s'engage à faire

Engagement 7.1

Transports Canada effectuera d'ici 2002-2003 une étude complète en deux parties tournée vers l'avenir sur l'intégration modale pour soutenir la position concurrentielle du Canada dans le marché nord-américain. L'étude explorera les démarches que pourraient adopter le secteur public et le secteur privé pour faciliter l'intégration modale et régler les aspects comme les gains d'efficience par la gestion logistique de l'offre, le transfert transparent des marchandises, une lettre de transport unique du point d'origine au point de destination, la sensibilité des marchandises au transfert d'un réseau de transport à l'autre et les considérations relatives aux STI, à la TI et aux autres domaines de la technologie.

Engagement 7.2

D'ici 2002-2003, Transports Canada établira et intégrera des critères de développement durable dans ses accords et ses programmes de financement de l'infrastructure, en particulier le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les projets et accords routiers cofinancés par le gouvernement fédéral et l'appui au transport ferroviaire des voyageurs.

Engagement 7.3

Transports Canada travaillera avec les provinces, les municipalités et d'autres pour faire connaître les pratiques exemplaires en matière de transport urbain, notamment :

- en 2002-2003, créer un site Web sur les pratiques exemplaires;
- en 2002-2003, lancer un programme national de prix pour reconnaître les chefs de file;
- en 2003-2004, commanditer une conférence nationale sur le transport urbain.

LA MESURE DU RENDEMENT

PARTIE 6

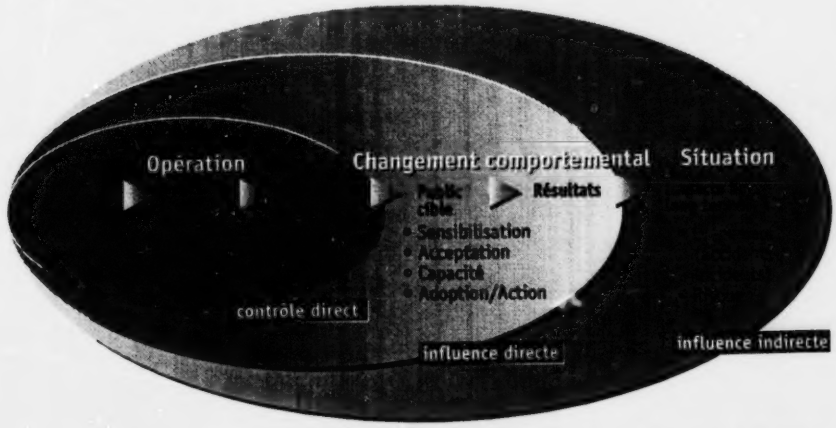
Une amélioration constante est indispensable au succès de toute stratégie de développement durable. Pour ce faire, le Ministère doit examiner et évaluer ses progrès pour déterminer si sa stratégie fonctionne, si les activités permettent d'obtenir les résultats escomptés et les domaines où des mesures correctives sont nécessaires. Par conséquent, Transports Canada évaluera et mesurera son rendement de trois façons :

1. Premièrement, le Ministère a-t-il tenu ses engagements? Transports Canada mesurera les progrès en appliquant les 29 engagements énoncés dans cette stratégie.
2. Deuxièmement, ces mesures répondent-elles aux sept défis énoncés dans la stratégie? Le Ministère surveillera les progrès réalisés par rapport à certains indicateurs pour chacun des sept défis.
3. Troisièmement, le Canada se dirige-t-il vers le transport durable? Il s'agit d'un effort à long terme. Dans le cadre de l'engagement 2.3, le Ministère élabore une série d'indicateurs pour surveiller les progrès réalisés par le Canada en matière de transport durable.

Le Plan d'action sur le développement durable 2001-2003 (tableau dépliant) de Transports Canada dresse la liste des indicateurs sélectionnés pour les défis et les engagements de Transports Canada.

À l'automne de 1999, Transports Canada a donné une série d'ateliers sur la mesure du rendement interne visant à définir des indicateurs de rendement pour la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. Des représentants de l'ensemble du Ministère ont participé aux six ateliers, qui ont abouti à un ensemble provisoire d'indicateurs fondés sur le cadre de mesure du Ministère.

Figure 6.1
Sphères du modèle d'influence



Adaptation par : Transport Canada *Sustainable Development Strategy Performance Measurement Workshop Summary Report Performance Measurement Network, 1999*

PARTIE 7

PASSER À L'ACTION

Toute stratégie de développement durable doit comprendre un plan bien conçu d'exécution systématique de cette stratégie, démontrer clairement ses effets positifs et encourager des améliorations constantes, autrement dit, passer à l'action.

L'expérience que Transports Canada a tirée de sa première stratégie de développement durable a montré que le Ministère doit améliorer son système de gestion du développement durable et la mise en œuvre de ses engagements. (Voir le sommaire de l'examen de la Stratégie de développement durable à l'annexe D).

La norme ISO 14001 applicable aux systèmes de gestion

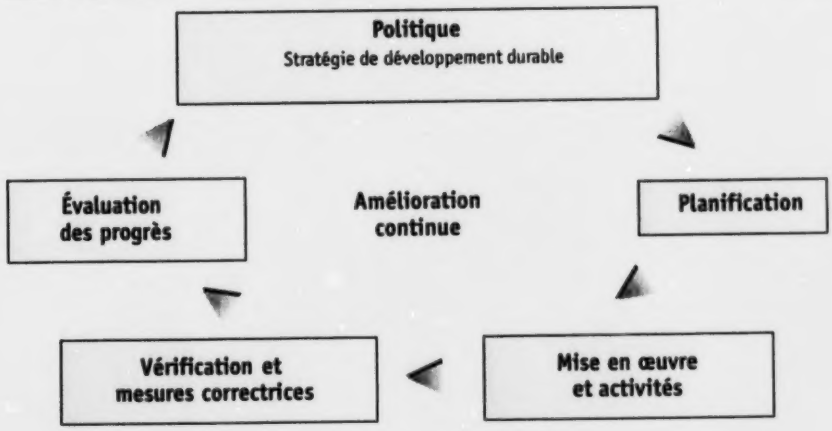
Une des normes les plus largement reconnues pour la gestion de l'environnement est la norme ISO 14001 qui porte sur la structure organisationnelle, sur les activités de planification et sur les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources concernant les politiques environnementales. La figure 7.1 décrit les principaux éléments du système de gestion ISO.

Transports Canada améliorera sa capacité à surveiller les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ses engagements et de ses objectifs de développement durable en s'inspirant du modèle ISO 14001 comme suit :

Politiques

- Transports Canada reconnaît que le soutien de la haute direction du Ministère est essentiel. Il fera en sorte que les cadres supérieurs responsables de la mise en œuvre de mesures spécifiques énoncées dans cette stratégie incorporent ces engagements dans leurs accords de responsabilisation annuels.

Figure 7.1
Modèle d'amélioration continue applicable au développement durable



Planification

- Transports Canada prolongera le mandat de son Comité interne chargé de la stratégie de développement durable après l'an 2000. Le Comité se réunira régulièrement pour surveiller et coordonner la mise en œuvre de la stratégie, garantir que les principes de développement durable du Ministère sont appliqués aux nouvelles initiatives et activités des politiques et des programmes et pour favoriser une meilleure coordination des activités de développement durable dans l'ensemble du Ministère.

Mise en œuvre et activités

- Transports Canada assurera une formation sur le développement durable pour aider le personnel et les cadres supérieurs clés à accroître leurs connaissances sur le développement durable. On offrira d'ici 2001-2002 un cours pilote qui, si les résultats sont positifs, deviendra un cours complet en 2002-2003.
- Le Ministère intégrera les principes de développement durable dans les cours de formation existants, y compris le cours d'orientation de Transports Canada et d'autres cours touchant la sécurité et la gestion, d'ici 2002-2003.
- Le Ministère intensifiera ses efforts pour aider les employés à mieux comprendre le développement durable en incluant des articles sur ce sujet dans les bulletins ministériels en 2001-2002.

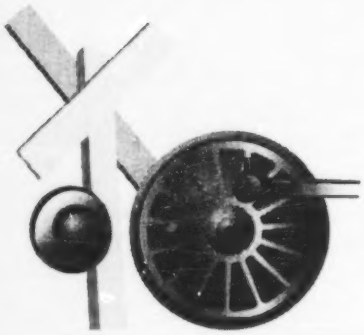
Vérification et mesures correctrices

- Transports Canada créera une base de données pour surveiller l'état d'avancement des engagements, des objectifs et des résultats à produire, d'ici 2001-2002.
- Un rapport annuel sur la mise en œuvre de la stratégie sera présenté au comité de la haute direction de Transports Canada.
- Un rapport d'étape sur tous les engagements, les objectifs et les indicateurs sera incorporé au Rapport sur le rendement ministériel annuel.

Évaluation des progrès

- Transports Canada examinera sa stratégie du développement durable tous les trois ans - la prochaine devant avoir lieu en 2002-2003.
- Transports Canada prolongera le mandat de son Groupe consultatif national externe après 2000. Ce groupe se réunira chaque année pour fournir une orientation stratégique sur les priorités ministérielles de développement durable et pour formuler des recommandations sur les conclusions des examens.

Annexe A: Consultations des intervenants



Pour promouvoir le transport durable, Transports Canada doit coopérer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, des organismes chargés du transport et de l'environnement et le public. Le Ministère reconnaît les nombreuses contributions qu'il a reçues de tout le Canada pour élaborer cette stratégie.

En mars 2000, Transports Canada a réétabli le Groupe consultatif national, groupe multipartite chargé de conseiller le Ministère sur l'élaboration de la stratégie. À des moments importants de l'année, il l'a rencontré pour obtenir ses avis sur l'état d'avancement de la stratégie de développement durable, notamment un document de discussion, les consultations et la stratégie finale. L'expertise du groupe a été essentielle pour l'élaboration de la stratégie.

En juin 2000, dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de développement durable, Transports Canada a tenu des consultations dans huit villes du pays : Montréal, Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Halifax et St. John's (Terre-Neuve). Au total, plus de 200 personnes ont participé aux réunions, représentant un vaste éventail d'organismes dont l'industrie, les gouvernements, les écologistes, les universitaires, les syndicats et les professionnels de la santé (voir la liste complète des participants qui suit).

Afin de faciliter les consultations, Transports Canada a préparé un document de discussion pour aider à stimuler le débat et orienter les discussions. Dans ce document, on demandait en particulier aux parties intéressées de faire le point sur la première stratégie de développement durable du Ministère, apporter leur contribution aux principales questions de développement durable auxquelles sont confrontés le Ministère et le secteur des transports et à faire des observations sur les ébauches des défis stratégiques, engagements et indicateurs de rendement.

Les consultations ont joué un rôle décisif dans la formulation de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. Les parties intéressées ont recommandé des changements à la fois au contenu et au format du document de discussion. En général, les parties intéressées ont estimé que Transports Canada devrait :

- assurer un leadership plus fort dans le domaine du développement durable en tant que facilitateur et champion pour réunir toutes les parties intéressées et aborder les questions essentielles;
- assurer une approche équilibrée entre les objectifs environnementaux, sociaux et économiques;
- renforcer son rôle en matière de transport intermodal et urbain;
- intensifier son intervention afin de réduire la pollution de l'eau, les émissions de gaz à effets de serre et la pollution atmosphérique;

- poursuivre activement l'établissement de partenariats stratégiques avec les gouvernements et l'industrie afin d'éviter le doublement des efforts et établir un consensus;
- montrer comment les engagements et les mesures pris par le Ministère régleront les problèmes cernés.
- rendre les engagements, les objectifs et les indicateurs de rendement plus concrets et mesurables

Dans la mesure du possible, les observations des parties intéressées ont été intégrées à la stratégie. Les engagements sont maintenant plus concrets et des objectifs et des mesures pour chaque engagement ont été ajoutés. Le Ministère a ajouté des engagements en matière de transport intermodal, de changement climatique, de transport urbain, de sensibilisation du public, de pollution maritime et de véhicules de haute technologie. Dans l'ensemble, la stratégie conduira à un meilleur équilibre des facteurs environnementaux, économiques et sociaux.

Certaines propositions des parties intéressées, concernant notamment les mesures financières et fiscales et celles qui concernent la réglementation des émissions des véhicules et des moteurs hors-bord n'ont pas été intégrées parce qu'elles ne relèvent pas de la compétence de Transports Canada. On peut consulter un rapport sommaire ainsi que les huit rapports des séances à : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/devdur.htm.

De juillet à octobre 2000, Transports Canada a poursuivi le processus de consultation, rencontré le Groupe consultatif national et demandé les points de vue des provinces et des territoires et d'autres ministères fédéraux. Cette rétroaction a été communiquée aux employés de Transports Canada chargés d'engagements particuliers contenus dans la stratégie de développement durable.

Consultations coordonnées

Transports Canada a collaboré avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord (MAIN) et d'autres ministères fédéraux pour tenir deux séries de consultations dans le Nord – une en automne 1999 et l'autre au printemps 2000. Des représentants de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement ont assisté à ces séances à Whitehorse, Rankin Inlet, Yellowknife, Iqaluit et Ottawa. Il est ressorti de ces consultations qu'il fallait aborder les questions de la responsabilisation, des connaissances traditionnelles, du renforcement de la capacité communautaire, de l'efficacité énergétique et des sources de remplacement, des contaminants et du développement économique.

Transports Canada a également participé au Forum des leaders sur le développement durable en avril 2000. À cette occasion, les leaders de l'industrie et autres ont présenté des conseils stratégiques aux ministères fédéraux sur des questions horizontales importantes comme les activités gouvernementales durables, l'écoefficience et les indicateurs, dont ce document fait mention (voir tableau A).

Tableau A

Liens entre Transports Canada et les huit thèmes fédéraux de développement durable

		Thèmes fédéraux de DD							
		Développement durable des activités gouvernementales	Indicateurs et connaissances	Éco-efficience	International	Nord	Collectivités durables	Social et culturel	Canadiens en santé
Défis de Transports Canada	**Défi 1** Sensibilisation	1.3			1.4			1.1	1.2
	Défi 2 Outils		2.1, 2.2, 2.3, 2.4						
	Défi 3 Technologie de TD			3.3, 3.4	3.1		3.2		
	Défi 4 Gestion de l'environnement	4.1, 4.2, 4.3				4.4			
	Défi 5 émissions atmosphériques		5.3, 5.4		5.2		5.1		
	Défi 6 Pollution de l'eau	6.1, 6.2			6.3, 6.4, 6.5, 6.6				
	Défi 7 Efficience						7.3		

Participants aux consultations

Membres du Groupe consultatif national sur le transport durable :

Air Transport Association of Canada

Ami(e)s de la Terre

Association canadienne de transport industriel

Association canadienne des automobilistes

Association canadienne des constructeurs de véhicules

Association canadienne du transport urbain

Association des armateurs canadiens

Association des chemins de fer du Canada

Association des transports du Canada

Bison Transport

Enquête pollution

Infrastructure de l'Alberta

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie

Université du Manitoba

Université de Toronto

Ville de Toronto

Groupes consultés sur la *Stratégie de développement durable 2001-2003* :

Les représentants de ces groupes ont assisté à l'un des huit ateliers des parties intéressées ou ont présenté leurs observations par écrit.

Secteur universitaire

Association for Canadian Educational Resources

Memorial University of Newfoundland, Faculté de génie et sciences appliquées

Université Carleton

Université de Calgary

Université de Colombie-Britannique

Université de Saskatchewan, Division du génie environnemental

Université de Toronto
Université de Winnipeg
Université du nord de la Colombie-Britannique
Université York

Secteur industriel ou modal

ACCD
Administration aéroportuaire de Calgary
Administration aéroportuaire de Winnipeg
Administration aéroportuaire du Grand Toronto
Administration de l'aéroport international de Vancouver
Administration portuaire de Halifax
Administration portuaire de North-Fraser
Administration portuaire de Saint John
Administration portuaire de Vancouver
Aéroports de Montréal
Air Canada
Airport Management Conference of Ontario
Alcan Aluminium Limitée
Alliance canadienne du camionnage
Alliance des manufacturiers et des exportateurs du Canada
Alternative Fuels Systems Inc.
Association canadienne des automobilistes
Association canadienne des carburants renouvelables
Association canadienne du ciment
Association canadienne du transport urbain
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada
Association du camionnage du Québec
Association du transport aérien du Canada
Association québécoise du transport et des routes
Atlantic Provinces Trucking Association
Atlantic Towing Ltd.
BC Aviation Council
BC Chamber of Commerce
BC Coalition of Motorcyclists
BC Ferries
BC Rail
Canadian Freightways Limited
Canadian Pacifique Limitée
CanShip Ltd.
Chamber of Shipping
Chambre de Commerce du Canada
Chambre de commerce maritime
Chevron Canada
Council of Marine Carriers
EcoAccess Inc.
Edmonton Regional Airports Authority
Enbridge Consumers Gas
Espar Heaters
La Fédération maritime du Canada
GO Transit
Halifax Municipal Transit Services
Hamilton Street Railway
Helijet Airways
ICG Propane Inc.
Institut canadien des produits pétroliers
Irving Transportation
KIA Canada Inc.
Kings Transit
Lignes aériennes Canadien International
Lignes aériennes Canadien régional Ltée
Manitoba Trucking Association
Marine Atlantique S.C.C.
MacDonald Dettwiler
Metro Transit
Motor Dealers' Association of Alberta
Mullen Transportation Inc.
NAV Canada (bureau régional de l'Ouest)
Neptune Bulk Terminals
Newfoundland Environmental Industry Association
Newfoundland Marine Advisory Board
Northumberland Ferries Ltd.
OC Transpo
Ontario Motor Coach Association
Ontario Trucking Association
Orion Bus Industries
Ottawa-Carleton Board of Trade
Petro-Canada
Port de Montréal
Port de Nanaïmo

Prince of Fundy Cruises Ltd.

Purolator

Société de transport de l'Outaouais

St. Catherines' Transit

St. John's Board of Trade

St. John's International Airport

Stantec

Toronto Transit Commission

Toronto Trucking Association

Tourism Industry Association of Nova Scotia

TransLink

TRIMAC

Vancouver Board of Trade

Vaughan Transit

VIA Rail Canada

Vrtucar

Wardrop Engineering Inc.

West Coast Express

Travail

Union canadienne des employés des transports

Environnemental

Better Transportation Coalition

Bloor Street Airport Watch

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Canadian Owners and Pilots Association

Canadians for Responsible Northern Development

Centre du droit de l'environnement

Citizens for Better Public Transit in Winnipeg

Ecology Action Centre

EcoPerth

L'éducation au service de la Terre

Enquête pollution

Équiterre

Green Alternatives Institute of Alberta

Green Communities Association

Green Tourism Association

Greenest City

Moving the Economy

Sierra Club du Canada

STOP

Sustainable Calgary

Sustainable Calgary Society

Table ronde de la jeunesse sur l'environnement

Toronto Hoof & Cycle Courier Coalition

Transportation Options

TRAX at the Ecology Action Centre

Vert l'action

Victoria Centre for Appropriate and Responsible Transportation

Victoria Transport Policy Institute

Gouvernement

Agence canadienne d'évaluation environnementale

Agence de l'efficacité énergétique

Agence de promotion économique du Canada atlantique

Association des conseils communautaires du Nord

Bureau du vérificateur général

Commission de la capitale nationale

Communauté urbaine de Montréal

Comté de Lethbridge

Conseil régional de développement de l'Île de Montréal

Environnement Canada

Finances Canada

Fraser Valley Regional District

Garde côtière canadienne

Greater Toronto Services Board

Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural de l'Alberta

Ministère de la Voirie et du Transport de la Saskatchewan

Ministère de l'Environnement de l'Ontario

Ministère des Infrastructures de l'Alberta

Ministère des Transports de l'Ontario

Ministère des Transports des territoires du Nord-Ouest

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick

Ministère des Transports du Québec

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick

Ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique

Ministère des Transports et
de la Voirie du Nunavut

Ministère des Travaux publics,
des Services et des Transports
de Terre-Neuve et du Labrador

Municipalité régionale de Halifax

Municipalité régionale
d'Ottawa-Carleton

Northern Alberta Development Council

Ministère des Transports et
des Travaux publics de l'Î.-P.-É.

Ressources naturelles Canada

Saskatchewan Association
of Rural Municipalities

Service canadien de la faune,
Environnement Canada

Société de transport
de la Communauté urbaine de Montréal

Société de transport
de la Communauté urbaine de Québec

St. John's Transportation Commission

Ville d'Ottawa

Ville de Burlington

Ville de Calgary

Ville de Montréal

Ville de Québec

Ville de Vancouver

Ville de Winnipeg

Santé

Alberta Lung Association

Groupes intéressés et
autres

Alberta Association of Municipal
Districts and Counties

Better Roads Coalition

Calgary Economic Development
Authority

Centre pour le transport durable

Coalition pour le maintien
et l'utilisation accrue du Rail,
Transport sur Rail au Québec

CREDDO (Outaouais)

Delcan

Fédération canadienne des municipalités

IBI Group

L'Institut urbain du Canada

Nova Scotia Transportation Strategy
Working Group

Rail Ways to the Future

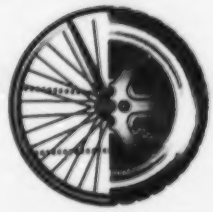
RL Spark Transport Consultants Inc.

Saskatchewan Research Council

Sustainable Development International

Transport 2000

Western Transportation Advisory Council

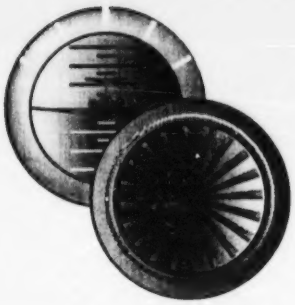


Annexe B : Buts 2001-2003 pour le Système de gestion de l'environnement de Transports Canada

Aspect environnemental important	Situation en janvier 2000	Objectif
1) Émissions atmosphériques	La base des émissions de GES de Transports Canada est d'environ 70 millions de kilos d'équivalents de CO_2 pour 1998-1999.	Mesurer, surveiller, réduire et indiquer les émissions de gaz à effet de serre des opérations de Transports Canada. Augmenter le nombre des véhicules à faibles émissions (carburant de remplacement) dans le parc automobile opérationnel.
2) Lieux contaminés	Sur les 1 110 propriétés qui appartiennent à Transports Canada, 686 ont été éventuellement contaminés, dont 571 ont été évalués et 115 sont soupçonnés de contamination et nécessitent une évaluation. De 1996 à 1999, Transports Canada a consacré 21,4 millions $ aux évaluations, 1,2 million $ à la gestion des risques et 11,9 millions $ à l'assainissement. De 1999 à 2000, le Ministère a consacré quelque 15 millions $ à l'évaluation et à l'assainissement.	Déterminer et gérer tous les lieux contaminés de Transports Canada.
3) Déchets non dangereux	Huit installations ou bureaux de Transports Canada ont entrepris des vérifications des déchets en 1999 et signalé leurs taux de réacheminement à partir des sites d'enfouissement.	Accroître les taux de réacheminement actuels des sites d'enfouissement vers des installations sélectionnées.
4) Réservoirs de stockage	Transports Canada possédait et exploitait 146 réservoirs dont 78 % sont conformes à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE). Transports Canada prévoit la conformité totale d'ici 2001-2002	Assurer la conformité aux lignes directrices techniques de la LCPE sur les réservoirs.
5) Urgences environnementales	Des plans d'urgence environnementale étaient en place dans tous les aéroports appartenant à Transports Canada et exploités par ce dernier	Améliorer la planification des urgences environnementales dans les installations qui appartiennent à TC et sont exploitées par ce dernier.
6) Sensibilisation à l'environnement	Il n'existe pas actuellement de données de base sur le niveau de sensibilisation des employés de Transports Canada.	Accroître la sensibilisation des employés de TC aux questions environnementales, à l'approvisionnement et à l'éconavette.

But	Indicateurs de rendement proposés
• Établir une base définitive des émissions d'ici 2001-2002. • Adopter un objectif officiel de réduction des gaz à effet de serre d'après une part de l'objectif de réduction fédérale d'ici 2001-2002. • Rendre compte des émissions de gaz à effet de serre du Ministère chaque année à compter de 2001. • 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 seront des véhicules produisant moins d'émissions.	• Émissions de Transports Canada exprimées en équivalents de CO2 par année et en kilogrammes par année et différence en pourcentage par rapport aux données de base. • Pourcentage de tous les véhicules aux carburants de remplacement achetés par rapport au total des véhicules achetés chaque année.
• Établir un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001-2002. • Dresser l'inventaire des sites et les assainir ou les gérer d'ici 2003-2004.	• Coûts environnementaux et responsabilités signalés au Conseil du Trésor. • Nombre de lieux contaminés où l'assainissement ou la gestion des risques sont entreprises.
• Mettre en œuvre ou augmenter le recyclage des déchets non dangereux à des centres choisis de Transports Canada (CTC) : - Établir une base à Vancouver d'ici 2001-2002 et à Sudbury, Kingston et Pickering d'ici 2002-2003. - 5 % d'amélioration de la base à Québec d'ici 2002-2003 et à Moncton, Dartmouth et St. John's d'ici 2003-2004. - 10 % d'amélioration de la base à Winnipeg et Edmonton d'ici 2003-2004. - Maintenir ou améliorer le taux actuel de réacheminement de 88 % à l'AC d'Ottawa.	• Pourcentage de déchets n'allant pas au site d'enfouissement (déchets recyclables / total des déchets) par année ou par personne. • Kilos de déchets produits par personne par année.
• Vérifier l'inventaire des réservoirs régionaux pour maintenir la conformité totale aux lignes directrices techniques de la LCPE sur les réservoirs.	• Lignes directrices techniques. • Nombre de réservoirs vérifiés par année par région.
• Réviser ou élaborer des plans d'urgence pour toutes les installations appartenant à TC et exploitées par ce dernier d'ici 2003-2004.	• Pourcentage de plans en place. • Pourcentage de plans à jour (c.-à.-d. révisés dans le délai spécifié).
• Mesurer le niveau de sensibilisation de base des employés de TC d'ici 2001-2002. • Offrir des programmes ciblés de sensibilisation à la gestion de l'environnement et au développement durable d'ici 2003-2004.	• Pourcentage d'accroissement de la sensibilisation mesuré par des sondages ou des essais.

ANNEXE C : DÉFINITIONS DU TRANSPORT DURABLE



Il existe un certain nombre d'interprétations nationales et internationales du transport durable; en voici quatre :

1. Le Centre pour un transport durable, un organisme canadien, définit le transport durable comme un réseau de transport :

   - qui permet de répondre aux besoins fondamentaux d'accès des personnes et des sociétés de manière sûre, conforme à la santé des humains et de l'écosystème et équitable dans chaque génération et d'une génération à l'autre;
   - qui est abordable, qui fonctionne efficacement, qui offre des choix de modes de transport et qui favorise une économie vibrante;
   - qui limite les émissions et les déchets dans les limites des capacités planétaires de les absorber, qui minimise la consommation des ressources non renouvelables, qui réutilise et recycle leurs composants et qui minimise l'utilisation du sol et la production de bruit.

Source : Centre pour un transport durable, Définition et vision du transport durable, septembre 1997.

2. L'Association des transports du Canada (ATC) propose les caractéristiques suivantes pour un réseau de transport urbain durable :

a) « Dans l'environnement naturel » :

- Limiter les émissions et les déchets (qui polluent l'air, le sol et l'eau) dans les limites des capacités de la région urbaine de les absorber/recycler/nettoyer.
- Alimenter les véhicules à même des sources d'énergie renouvelables ou inépuisables, ce qui sous-entend l'énergie solaire à long terme.
- Recycler les ressources naturelles utilisées dans les véhicules et dans l'infrastructure (comme l'acier et le plastique).

b) Dans la société :

- Fournir un accès équitable aux personnes et à leurs biens, pour cette génération et pour toutes les générations futures.
- Améliorer la santé humaine.
- Favoriser la meilleure qualité de vie compatible avec la prospérité.
- Faciliter le développement urbain à l'échelle humaine.
- Limiter l'intrusion du bruit sous les niveaux acceptés par les collectivités.
- Être sûr pour les personnes et leurs propriétés.

c) Dans l'économie :

- Être abordable financièrement dans chaque génération.
- Être conçu et fonctionner de manière à optimiser l'efficacité économique et à minimiser les coûts.
- Adopter des mesures pour soutenir une économie forte, vibrante et diversifiée.

Source : Association des transports du Canada, Initiatives de transport urbain durable au Canada, pour le Forum de l'APEC sur le transport urbain durable, Séoul (Corée), 20-22 novembre 1996.

3. Moving the Economy (MTE) est un partenariat en évolution et en expansion consacré à la promotion, à l'obtention d'investissements et à la création d'emploi touchant le secteur du transport durable dans la région de Toronto et au-delà. MTE définit le transport durable comme suit :

- Déplacer les personnes et les biens de manière plus propre, plus écologique, plus saine, plus sûre et plus équitable.
- S'il y a lieu, réduire les déplacements des personnes et des biens.

Cette courte description englobe un large éventail d'options, dont :

- Les télécommunications visant à réduire ou remplacer les voyages ou à rendre plus efficaces (p. ex. télétravail, télépaiement, téléachat, signalisation électronique, systèmes d'optimisation routière et plus).
- Des systèmes plus propres et plus efficaces pour réduire les déplacements de personnes ou pour réduire les déplacements de biens.
- La planification de l'utilisation du sol et le développement écologique pour rapprocher les personnes et leurs besoins et pour rendre les villes plus vibrantes et plus propices à la marche.
- Les modes de transport personnel durable, y compris le transport en commun, la marche, la bicyclette, les patins à roulettes et le scooter.
- Les nouvelles approches des déplacements en automobile, y compris le covoiturage, partage d'automobile et véhicules plus propres et légers et carburants plus propres.
- Toutes les politiques, les pratiques et les lois et les mesures d'encouragement et de dissuasion qui permettent et encouragent ces options.

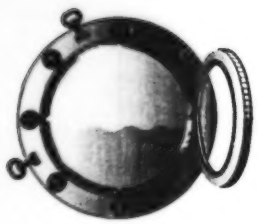
Source : Moving the Economy, septembre 2000.

4. La Direction de l'économie de l'Organisation de Coopération et de Développement économiques (OCDE) a définit le réseau de transport durable sur le plan environnemental comme suit :

Un réseau dans lequel le transport ne menace pas la santé humaine ou les écosystèmes et qui répond aux besoins d'accès conformes a) à une utilisation des ressources renouvelables sous leurs taux de régénération, b) à une utilisation des ressources non renouvelables sous le taux de création de substituts renouvelables.

Source : Brochure OCDE TDE, Projet de transport durable sur le plan environnemental, 1997.

Annexe D : Résultats de l'examen de la Stratégie de développement durable de Transports Canada



La première stratégie de développement durable de Transports Canada

En décembre 1997, Transports Canada déposait au Parlement sa première stratégie de développement durable. La stratégie, couvrant les activités internes du Ministère ainsi que ses politiques, ses programmes et sa législation, était constituée de huit défis stratégiques et de quarante-sept engagements.

À ce jour, la plupart des réalisations du Ministère ont consisté à établir le travail de base nécessaire pour soutenir les objectifs à plus long terme. Cette première stratégie triennale ambitieuse a été un bon point de départ pour l'intégration du développement durable aux activités de Transports Canada et la promotion d'un réseau de transport durable au Canada.

Le Ministère a-t-il respecté ses engagements?

En mars 2000, le groupe Services de vérification et de conseils (SVC) de Transports Canada a évalué les progrès du Ministère concernant la mise en œuvre de sa première stratégie pour déterminer s'il avait respecté ses engagements. (Voir le site Web www.tc.gc.ca/envaffairs/french/sustainability/rev-ger.htm pour obtenir plus de détails.) Cet examen a révélé que le Ministère a pris des mesures importantes touchant environ 85 p. 100 de ses engagements (40 sur 47). Toutefois, une des difficultés de cet examen a été de mesurer l'état actuel des engagements de caractère permanent ou qui ne comportaient pas d'objectifs clairs et mesurables. Plus de la moitié des engagements (26 sur 47) sont de nature permanente, mais plusieurs d'entre eux comportaient des résultats annuels ou périodiques à atteindre qui ont été menés à terme ou qui respectent le calendrier.

Des 21 autres engagements mesurables, 43 p. 100 avaient été complétés au moment de l'examen, 24 p. 100 restaient à terminer mais respectaient le calendrier alors que 33 p. 100 accusaient un retard. Depuis l'examen, deux autres engagements ont été terminés. La figure A résume les progrès réalisés par Transports Canada dans la mise en œuvre des engagements mesurables de sa première stratégie de développement durable.

Les principales constatations de l'examen de la gestion sont présentés dans le tableau B.

Figure A

État de la stratégie de développement durable de Transports Canada – Mars 2000

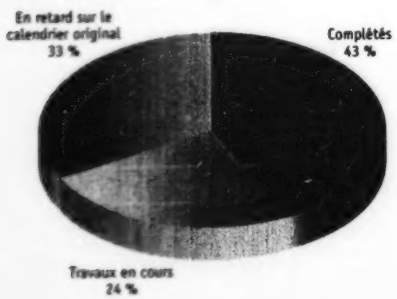


Tableau B

Constatations de l'examen de la gestion de la Stratégie de développement durable 1997

- À ce jour, la plupart des réalisations du Ministère ont consisté à établir le travail de base nécessaire pour soutenir les objectifs à plus long terme.
- Les critères utilisés pour évaluer le cadre de gestion du DD du Ministère traduisaient les principes de gestion énoncés par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) dans sa série de normes 14000.
- Le Ministère a réalisé d'importants progrès dans l'élaboration et l'application de son SGE.
- La plupart des défis et des engagements de la stratégie sont trop vagues. Les engagements de la nouvelle stratégie devront être formulés pour en permettre une mesure valable.
- Le Ministère doit mieux définir et documenter un cadre de travail qui précise les processus et les systèmes à l'appui de la mise en œuvre uniforme et fiable de la stratégie.
- Pour que la stratégie soit appliquée de façon uniforme et fiable, elle doit être mieux liée aux programmes de réglementation, aux politiques, aux programmes de prêts et subventions et aux activités et propriétés.
- De récents progrès ont été réalisés pour améliorer le compte rendu des progrès du développement durable dans le Rapport sur le rendement ministériel.
- Le rendement du Ministère par rapport à la stratégie a été difficile à mesurer car il n'existait pas d'indicateurs de rendement pour la plupart des engagements.

Ce que le Ministère a réussi

En 1998, en s'appuyant sur sa première stratégie, le Ministère a élaboré un plan de travail intitulé *Des paroles à l'action*, comprenant 185 résultats à atteindre. Au cours des trois dernières années, le Ministère a produit un grand nombre de ces résultats et a accompli une grande partie du travail de base nécessaire pour atteindre ses objectifs de développement durable à plus long terme. Ce faisant, il a également établi une base solide sur laquelle fonder sa seconde stratégie. (Voir Plan d'action du développement durable de Transports Canada 1999 à l'adresse : www.tc.gc.ca/envaffairs/most/french/ActionPlan_f.htm).

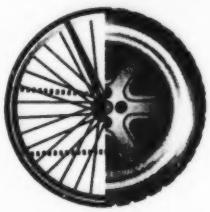
Leçons apprises : possibilités d'amélioration

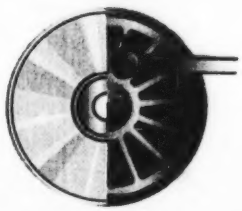
À bien des égards, il est juste de dire que la première stratégie de développement durable de Transports Canada était ambitieuse. Elle visait à relever un vaste éventail de défis environnementaux dans les limites des ressources ministérielles existantes. Cette stratégie a réussi dans de nombreux domaines, certains défis se situant au premier plan du transport durable. Ceci étant dit, des améliorations sont toujours possibles.

Comme la plupart des ministères fédéraux, Transports Canada peut améliorer son travail en définissant plus clairement ses engagements et en établissant des objectifs mesurables et des indicateurs du rendement pour surveiller la mise en œuvre et en rendre compte. Ces activités jouent un rôle fondamental dans le succès ou l'échec du processus de la stratégie de développement durable.

Afin de garantir que la seconde stratégie de développement durable sera mise en œuvre de façon fiable et uniforme, le Ministère doit établir des liens plus étroits entre ses principes de développement durable et sa législation, ses politiques et ses programmes. D'autres programmes de formation et de sensibilisation internes et des moyens concrets sont nécessaires à cette fin. La partie 7 de la stratégie énonce les engagements du Ministère visant à accélérer la mise en œuvre d'un système de gestion du développement durable, en se fondant sur le modèle SGE de la norme ISO 14001.

Lexique





Appauvrissement de la couche d'ozone : L'ozone troposphérique (O_3) est formée par la conversion des molécules d'oxygène (O_2) par le rayonnement solaire. Il absorbe beaucoup plus les rayons ultraviolets (UV) et les empêche d'atteindre la terre. Certaines substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) réduisent la quantité d'ozone qui absorbe ces rayons ultraviolets.

Biodiversité : La variété d'espèces différentes, la variabilité génétique de chacune des espèces et la variété des différents écosystèmes qui les constituent.

Changement climatique : Un réchauffement de l'atmosphère terrestre causé par les augmentations dans l'atmosphère de certains gaz qui absorbent les radiations émises par la Terre, ce qui retarde l'échappement de l'énergie du système dans l'espace.

Comité de la Stratégie de développement durable : Composé de gestionnaires de chaque groupe et région de Transports Canada, le comité a été rétabli en 2000 pour superviser l'élaboration de la seconde stratégie de développement durable du Ministère et offrir une tribune pour partager l'information et les pratiques concernant le développement durable dans l'ensemble du Ministère.

Commission des Nations Unies sur le développement durable (CNUDD) : Cette commission a été établie en décembre 1992 pour assurer le suivi efficace de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) et surveiller la mise en œuvre des accords du Sommet de la Terre de 1992 au niveau local, national, régional et international. La CNUDD est une commission fonctionnelle du Conseil économique et social (ECOSOC) de l'ONU, composée de 53 membres. La CNUDD9 est la neuvième réunion de cette commission qui aura lieu au printemps 2001 à New York. Un des principaux thèmes à discuter à cette occasion sera le transport durable.

Comptabilisation du coût complet (internalisation des coûts) : Une méthode comptable qui détermine la valeur totale ou le prix final en internalisant les valeurs non marchandes comme les coûts et les avantages environnementaux et sociaux.

Développement durable : Développement qui répond aux besoins de la génération actuelle sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre à leurs besoins.

Écoefficience : Concept élaboré à des fins commerciales, l'écoefficience est obtenue grâce à la prestation de biens et de services à prix concurrentiels qui répondent aux besoins humains et qui apportent une qualité de vie tout en réduisant progressivement l'intensité des impacts écologiques et des ressources pendant le cycle de vie à un niveau conforme à la capacité d'absorption estimée de la Terre.

Écosystème : Une association intégrée et stable des ressources vivantes et non vivantes fonctionnant dans un lieu physique défini.

Entente auxiliaire pancanadienne sur l'établissement de standards environnementaux : Un cadre qui permettra aux ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de l'Environnement de collaborer en vue de régler les questions clés de protection de l'environnement et de réduction des risques pour la santé

à l'égard desquelles il faut établir des normes environnementales applicables dans tout le pays. Transports Canada a participé à l'établissement des premiers standards pancanadiens sur les particules et l'ozone, qui aideront à respecter les normes de qualité de l'air.

Équité : La répartition équitable des coûts et des avantages de l'activité humaine entre les personnes. Les deux éléments constituants sont l'équité entre les générations et l'équité actuelle entre les personnes ou les groupes de personnes.

Évaluation environnementale : Un outil de planification qui détermine et évalue systématiquement les effets environnementaux de projets proposés avant qu'ils ne surviennent, afin de tenir compte des effets possibles dans le processus décisionnel relatif aux projets avant de prendre des décisions irrévocables.

Évaluation environnementale stratégique (EES) : Processus systématique et complet d'évaluation des effets environnementaux d'un plan, politique ou programme proposé et de ses solutions de rechange. L'EES est un outil important pour intégrer les considérations relatives au développement durable aux décisions gouvernementales.

Examen préalable des problèmes : Évaluation d'une activité du Ministère quant à son impact sur le développement durable.

Gaz à effet de serre (GES) : Gaz dans l'atmosphère qui retiennent l'énergie solaire et contribuent ainsi au réchauffement des températures à la surface. Le principal gaz à effet de serre qui contribue au changement climatique est le dioxyde de carbone, un sous-produit des combustibles fossiles en combustion.

Gestion des risques : Sélection et mise en œuvre d'une stratégie de contrôle du risque, suivie de la surveillance et l'évaluation de l'efficacité de cette stratégie. La gestion des risques peut comprendre des mesures correctives directes ou d'autres stratégies visant à réduire la probabilité, l'intensité, la fréquence ou la durée de l'exposition à la contamination.

Groupe consultatif national (GCN) : Groupe créé en 1996 par Transports Canada pour conseiller le Ministère pour l'élaboration de sa stratégie de 1997. Composé d'experts en transport et en environnement, le Groupe consultatif national a été rétabli par Transports Canada en 2000 pour conseiller le Ministère sur sa *Stratégie de développement durable 2001-2003*.

Indicateurs : Statistique suivie au fil du temps qui présente les tendances de la condition d'un phénomène, au-delà des propriétés de la statistique elle-même. Il souligne ou offre les moyens d'évaluer les progrès en vue d'un objectif.

Internalisation des coûts : (voir comptabilisation du coût complet)

Inventaire des ressources naturelles (IRN) : Caractérisation des ressources naturelles, identification des éléments importants d'un écosystème et détermination des impacts possibles.

ISO 14000 : Une série de normes internationales et volontaires de gestion de l'environnement. Établie par le Comité technique de l'Organisation internationale de normalisation 207, la série de normes 14000 traite des aspects suivants de la gestion de l'environnement : systèmes de gestion de l'environnement (SGE) vérification environnementale et enquêtes connexes, étiquetage et allégations concernant l'environnement, évaluation du

rendement environnemental, évaluation du cycle de vie, et termes et définitions. *Voir également Systèmes de gestion de l'environnement.*

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : Organisation fondée en vertu de la Convention de 1944 sur l'aviation civile internationale dans le but « d'établir les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de faciliter la planification et le développement du transport aérien international ». La Convention établissait des principes et des dispositions afin que l'aviation civile internationale puisse être organisée de manière sûre et ordonnée et que des services de transport aérien internationaux puissent être établis en se fondant sur l'égalité des chances et exploités de manière saine et économique. Le Canada est membre de cet organisme.

Organisation maritime internationale (OMI) : Établie en 1948 dans le cadre de la Conférence maritime des Nations Unies, l'Organisation a pour but « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ». L'Organisation compte 158 États membres, dont le Canada.

Pollueur payeur : En principe, le pollueur devrait assumer le coût de la pollution.

Prévention de la pollution : Utilisation de procédés, pratiques, matériaux, produits ou énergies qui évitent ou atténuent la création de polluants ou de déchets et réduisent le risque global pour la santé humaine ou l'environnement.

Principe de précaution : Lorsqu'il existe des risques de dommages irréversibles, on ne prend pas prétexte des incertitudes scientifiques pour reporter des mesures rentables visant à prévenir la dégradation environnementale.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) : Un programme élaboré par Transports Canada pour aider les demandeurs admissibles (propriétaires ou exploitants d'aéroports) à financer des projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation.

Programme Sur la route du transport durable (SRTD) : Programme de contributions établi en 1999 par Transports Canada pour soutenir des projets visant à produire des outils d'éducation, de sensibilisation et d'analyse sur le transport durable.

Protocole de Kyoto : Protocole international négocié en décembre 1997 à Kyoto (Japon) dans le cadre de la Convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique. En vertu du protocole, le Canada a convenu de réduire ses émissions de gaz à effet de serre à 6 % sous les niveaux de 1990 au cours de la période de 2008 à 2012.

Ressources non renouvelables : Ressources naturelles dont l'approvisionnement est fixe mais dont la durée utile peut être prolongée par une utilisation plus efficiente ou réduite, la réutilisation ou le recyclage (ex., minéraux, pétrole, charbon).

Rio + 10 : 10e anniversaire du Sommet de la Terre qui aura lieu en 2002 et qui sera marqué par un sommet des chefs d'État et de gouvernement. En 1992, plus de 100 chefs d'État se sont réunis à Rio de Janeiro (Brésil) pour la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED). Le Sommet de la Terre de 1992 a été convoqué pour étudier les problèmes urgents de protection de l'environnement et de développement socio-économique. Les dirigeants réunis ont signé la Convention cadre sur le changement climatique et la Convention sur la diversité biologique, endossé la Déclaration de Rio et les Principes d'exploitation forestière; ils ont adopté l'Agenda 21, un plan de 300 pages visant le développement durable au 21e siècle.

Stratégie de développement durable : Conformément à la *Loi sur le vérificateur général*, stratégie que chaque ministre responsable d'un ministère doit présenter au Parlement tous les trois ans, à compter de 1997. Elle souligne les objectifs et plans d'action concrets du ministère pour intégrer le développement durable à ses politiques, programmes et activités.

Systèmes de gestion de l'environnement (SGE) : Approche systématique des organisations pour intégrer les facteurs environnementaux à leur processus décisionnel et à leurs activités quotidiennes. Il établit également un mécanisme de suivi, d'évaluation et de communication du rendement environnemental. Un SGE aide à s'assurer que les principaux risques environnementaux et les responsabilités sont déterminés, minimisés et gérés. La norme ISO 14001 des systèmes de gestion de l'environnement est la norme faisant partie de la série ISO 14000 qui stipule les exigences liées à un système de gestion de l'environnement. *Voir également ISO 14000.*

Systèmes intelligents de transports (SIT) : L'application intégrée des technologies avancées de traitement de l'information (ordinateurs), de communication, de captage et de contrôle et des stratégies de gestion visant à améliorer le réseau de transport.

Transport de fret intermodal : Utilisation de deux modes de transport ou plus pour livrer une expédition de l'origine à la destination. Un mouvement intermodal comprend tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement nécessaires pour le mouvement et le transfert des marchandises selon une seule facture de fret.

Véhicules de haute technologie : Véhicules offrant, ou sur le point d'offrir des technologies aptes à améliorer l'efficacité énergétique; à réduire les émissions atmosphériques et à contribuer à l'établissement de réseaux de transport durable plus propre. Les exemples de véhicules de haute technologie comprennent les nouveaux groupes propulseurs et les accessoires (moteurs à injection directe d'essence et de diesel), les nouvelles constructions de carrosserie et autres innovations (utilisation de matériaux légers ou recyclables, dimensions réduites), les métaux et les composés légers et les carburants et les dispositifs de contrôle des émissions avancés.

PLAN D'ACTION SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2001-2003 DE TRANSPORTS CANADA : DÉFIS, ENGAGEMENTS, OBJECTIFS ET MESURES DU RENDEMENT

ENGAGEMENTS	OBJECTIFS	MESURES DU RENDEMENT
Défi 1 : **Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable**		*Comment le Ministère mesurera ses progrès :* *Degré de sensibilisation des Canadiens à l'impact environnemental des activités de transport.*
1.1 Transports Canada prolongera le programme Sur la route du transport durable (SRTD) de deux autres années jusqu'en 2003-2004 et y ajoutera des ressources, sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor. Une campagne de marketing ciblée sera également mise en œuvre d'ici 2001-2002 pour mieux faire connaître le programme.	• Obtenir l'approbation pour prolonger le programme SRTD de deux ans jusqu'en 2003-2004 et ajouter des ressources au programme. • Entreprendre un examen d'ici 2001-2002 afin de déterminer l'efficacité, l'orientation et la direction future du programme. • Mettre en œuvre une campagne de marketing ciblé d'ici 2001-2002.	• Accroissement de la sensibilisation des parties intéressées mesuré d'après le nombre de demandes touchant ce programme depuis octobre-novembre 1999 (données de base) et la moyenne de la durée, du nombre et des répétitions des visites du site Web. • Nombre de projets du programme SRTD terminés. • Résultats atteints par les projets SRTD, en particulier ceux liés à la sensibilisation, aux changements de comportement et aux effets environnementaux.
1.2 En partenariat avec Santé Canada et Environnement Canada, l'Administration centrale de Transports Canada et la région du Québec mettront au point des outils pour donner aux Canadiens de l'information sur les options de transport actifs d'ici 2002-2003, par exemple des brochures, un site Web et un bloc-notes pour des forums de développement durable.	• Promouvoir le transport actif en élaborant des documents sur les modes de transport actifs et leurs avantages en matière de santé et d'environnement d'ici 2002-2003. • La région du Québec de Transports Canada préparera et distribuera une brochure (printemps 2001), tiendra un bloc-notes et exécutera un projet pilote de développement durable à Montréal et créera un site Web, s'engagera dans des forums et tiendra un atelier sur le développement durable d'ici 2002-2003.	• Nombre de partenariats établis et nombre de partenaires qui ont reçu la documentation de TC ou qui y ont eu accès.
1.3 Transports Canada étendra son programme Éconavette à ses bureaux régionaux et en encouragera l'adoption par d'autres ministères fédéraux du Canada. Les régions du Québec, de l'Ontario et du Pacifique de TC feront la promotion du programme auprès des employeurs importants de Montréal, Toronto et Vancouver d'ici 2003-2004.	• Préparer une trousse générique contenant toute l'information et le matériel requis pour qu'un organisme mette en œuvre le programme Éconavette d'ici 2001-2002. • Préparer et tester un format d'atelier applicable à tous les milieux de travail, qui sera offert comme programme de formation d'un jour, d'ici 2003-2004. • Distribuer la trousse comme principale ressource et tenir des ateliers pour les bureaux régionaux de Transports Canada d'ici l'été 2002, pour d'autres ministères fédéraux d'ici l'automne 2002 et à Montréal, Toronto et Vancouver d'ici 2003-2004. • Créer des ressources pour diffuser les meilleures pratiques de ce programme à divers organismes (p. ex., un site Web et de la documentation) d'ici 2003-2004.	• Niveau de sensibilisation au transport durable des participants aux ateliers, mesuré par les formulaires d'évaluation. • Nombre de programmes d'éconavette mis en place dans les villes ciblées à la suite de ces ateliers. • Comportement des organismes au sujet des répétitions alternantes et meilleure connaissance du transport durable chez eux à la suite de la mise en œuvre du programme Éconavette, mesurés par des formulaires d'évaluation. • Rapports anecdotiques et exemples de succès des divers organismes, en tant qu'indication qualitative de progrès.
1.4 Transports Canada collaborera avec le secteur des transports au Canada et à l'étranger pour promouvoir les pratiques exemplaires en matière de gestion environnementale en animant un atelier en 2001 et en travaillant avec des partenaires internationaux pour promouvoir les pratiques exemplaires en matière de gestion environnementale d'ici 2003-2004.	• Tenir un atelier au printemps 2001, coanimé par Transports Canada et la Commission de coopération environnementale (CCE) de l'ALENA, afin de discuter des expériences des systèmes de gestion de l'environnement (SGE) avec des représentants sectoriels de divers modes de transport. • Présenter les résultats du projet pilote de Transports Canada sur les Services des aéronefs (en partenariat avec Environnement Canada) concernant la mise en œuvre d'un SGE ISO 14001 dans la fonction publique d'ici 2001-2002.	• Participation à l'atelier et rétroaction des participants. • Nombre des partenariats de transport établis par le partage des meilleures pratiques de Transports Canada.
Défi 2 : **Élaborer des outils pour une meilleure prise de décision**		*Comment le Ministère mesurera ses progrès :* *Il n'y a aucun indicateur pour ce défi. Les indicateurs des programmes seront utilisés pour rendre compte de ce défi.*
2.1 Transports Canada déterminera ses besoins de données sur le développement durable et ses lacunes et établira une stratégie et un plan de mise en œuvre pour combler les lacunes d'ici 2001-2002.	• Exécuter une initiative de détermination des lacunes dans les données fédérales-provinciales sur le transport d'ici 2000-2001. • Exécuter une étude sur les besoins de données sur le transport à Transports Canada, d'ici 2001-2002. • Élaborer une stratégie pour répondre aux besoins de données d'ici 2001-2002.	• Degré de satisfaction à l'égard de l'étude, mesuré selon les réponses à un questionnaire. • Nombre de compétences ayant mis en œuvre la stratégie sur les besoins de données.
2.2 Transports Canada évaluera l'incidence de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux des divers modes de transport et établira une position ministérielle à ce sujet d'ici 2003-2004. Le Ministère élaborera également des modèles analytiques servant à déterminer et à affecter les coûts complets (y compris les coûts liés à l'infrastructure, à la sécurité et à l'environnement) aux modes routier, ferroviaire, maritime et aérien et à leurs usagers, d'ici 2002-2003.	• Tenir un atelier pour obtenir les points de vue des parties intéressées sur les résultats d'une étude sur l'internalisation des coûts sociaux et les problèmes de mise en œuvre, d'ici 2001-2002. • Élaborer une version non intégrée de chacun des trois modèles analytiques pour le transport routier, ferroviaire et maritime d'ici 2002-2003. • Selon le succès de la version, ajouter le transport aérien et intégrer les trois modèles d'ici 2002-2003.	• Degré de satisfaction à l'égard de l'étude, mesuré par un questionnaire. • Niveau d'acceptation indiqué par le nombre de participants au travail d'élaboration des modèles et leur niveau de satisfaction à l'égard de ce processus.
2.3 Transports Canada travaillera en étroite collaboration avec le Centre de transport durable (CTD), Environnement Canada, d'autres ministères fédéraux et organisations (Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie et l'Association des transports du Canada) pour établir d'ici 2003-2004 un ensemble d'indicateurs pour évaluer les progrès réalisés par le Canada vers le transport durable.	• En partenariat avec le CTD et d'autres, tenir un atelier pour déterminer les besoins des utilisateurs éventuels des indicateurs. • En partenariat avec le CTD et d'autres, entreprendre une analyse détaillée afin de réduire le nombre des indicateurs à 10 environ et tenir un atelier pour obtenir les commentaires des experts techniques sur les résultats provisoires, d'ici 2001-2002.	• Degré de sensibilisation mesuré par le nombre et le type d'utilisateurs éventuels participant à l'atelier et fournissant des commentaires. • Niveau d'acceptation et utilisation des indicateurs, en fonction de l'adoption et de l'utilisation par d'autres ministères et organismes fédéraux.
2.4 Le Ministère approuvera une politique sur les évaluations environnementales stratégiques (EES) et établira un programme interne de sensibilisation pour familiariser le personnel avec la politique d'ici 2001-2002. Il entreprendra également un projet de recherche pour créer des outils d'EES spécifiques afin de mieux évaluer les impacts environnementaux de ses politiques et programmes de surface d'ici 2001-2002.	• Approuver une politique ministérielle d'EES d'ici 2001-2002. • Élaborer un guide de formation sur l'EES pour le personnel de TC d'ici 2001-2002. • Diriger des ateliers de formation avec le personnel de TC en 2001 et par la suite. • Examiner l'ébauche d'EES des présentations au Ministre et au Cabinet en 2001 et par la suite. • Surveiller la mise en œuvre de la politique d'EES de TC et en rendre compte, d'ici 2002-2003, dans : - le rapport annuel au sous-ministre, - le rapport sur le rendement ministériel annuel au Parlement. • Réaliser une étude pour : déterminer la portée et l'étendue des valeurs éventuelles des indicateurs, déterminer les problèmes et les lacunes dans les données et indiquer les moyens d'y remédier et préparer des estimations de l'ordre des impacts environnementaux éventuels des politiques et des programmes de TC pour le transport de surface d'ici 2001-2002. • D'après les résultats de cette étude, envisager un projet semblable pour le mode maritime et le mode aérien en 2001-2002.	• Niveau de connaissance acquis grâce au cours de formation, mesuré selon les formulaires de rétroaction ou des sondages limités. • Niveau de sensibilisation du personnel de TC indiqué par le nombre d'employés entreprenant une formation sur l'EES. • Parachèvement des outils de l'EES de surface pour déterminer les effets environnementaux des politiques et des programmes de surface du Ministère. • Utilisation et incidences des outils de l'EES sur les politiques et programmes de surface.
Défi 3 : **Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable**		*Comment le Ministère mesurera ses progrès pour ce défi :* *Quantité et pourcentage de fonds de TC pour la R-D sur l'énergie et l'environnement.*
3.1 Transports Canada préparera et mettra en œuvre un plan quinquennal de recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI) intermodaux pour soutenir l'innovation et l'utilisation de technologies par le secteur privé d'ici 2000-2001. Les projets de recherche admissibles seront entrepris en partenariat avec des universités et des entreprises du secteur privé, comme ITS Canada et le Groupe de travail sur les technologies de l'ALENA.	• Élaborer un cadre canadien de normes des STI qui assurera une participation active du Canada et sa représentation dans les organisations de normalisation nationales, régionales et internationales d'ici 2000-2001. • Élaborer un plan multimodal pour déterminer les priorités de la recherche et développement sur les STI, d'ici 2000-2001. • Concevoir un cadre pour solliciter des propositions des universités et du secteur privé pour des projets contribuant aux priorités d'ici 2000-2001. • Obtenir de nouveaux fonds pour la recherche et développement sur les STI d'ici 2000-2001. • Cofinancer des projets de recherche et développement et y participer d'ici 2000-2001.	• Nombre de projets de STI cofinancés et appuyés par TC qui contribuent aux objectifs nationaux et à la mise au point de nouvelles technologies de STI. • Nombre de projets de STI ayant donné lieu au développement d'applications technologiques et de produits par le secteur privé. • Nombre de projets de recherche et de démonstration de STI ayant abouti à des déploiements opérationnels dans le secteur public ou dans le secteur privé.
3.2 Le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada entreprendra, de concert avec le Programme de recherche et de développement énergétique (PRDE) du Fédéral, des activités de recherche et développement sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication afin d'améliorer les réseaux de transport d'ici 2003-2004. Les technologies (capteurs, communication, contrôle, véhicules ou navires, déterminations des lieux, navigation, stockage, traitement et affichage des données) seront appliquées pour améliorer l'efficience du transport urbain, du transport intermodal du fret et du transport aérien.	• Entreprendre des activités de R-D sur les technologies de localisation et de contrôle des véhicules, les systèmes d'information des voyageurs, les systèmes de priorité de transfert, les systèmes de TI à bord et les systèmes de cartes de paiement intelligentes d'ici 2003-2004. • Entreprendre des activités de R-D sur l'amélioration de l'efficacité des réseaux routiers et ferroviaires, de la gestion des grandes voies d'expédition et de l'efficacité des ports d'ici 2003-2004. • Entreprendre des activités de R-D sur l'amélioration des activités aéroportuaires, les activités aériennes et l'accès aux aéroports d'ici 2003-2004.	• Amélioration annuelle de la R-D entreprise, mesurée par la valeur monétaire, l'effet de levier sur l'argent investi et la % de R-D sur le transport durable. • Réduction d'une mégatonne d'émissions de GES grâce à une circulation améliorée et à de meilleures utilisations des véhicules d'ici 2010. • Réduction de 0,2 à 0,6 mégatonne d'émissions de GES grâce à une meilleure efficience du réseau routier et du réseau ferroviaire et une meilleure gestion des voies maritimes et une réduction de 0,3 mégatonne grâce à une plus grande efficience des ports d'ici 2010. • Réduction de 0,5 à 0,8 mégatonne d'émissions de GES grâce à l'amélioration des activités aéroportuaires et aériennes et de l'accès aux aéroports d'ici 2010.
3.3 Le CDT de Transports Canada entreprendra, de concert avec le PRDE, des activités de recherche et développement afin d'aider à la mise au point de véhicules légers produisant peu d'émissions, qui utilisent des piles à combustible et des dispositifs d'entraînement électriques et hybrides et l'installation de des infrastructures auxiliaires d'ici 2003-2004.	• Créer et essayer des éléments et des systèmes de véhicules prototypes, en particulier les sources d'alimentation, les systèmes de commande et systèmes auxiliaires et les technologies de transmission, ainsi que faire l'essai pratique de prototypes avant commercialisation d'ici 2001-2002. • Étudier les nouvelles technologies prometteuses afin d'augmenter la densité énergétique en déterminant les matériaux légers d'ici 2003-2004. • Étudier les questions de santé, de sécurité et d'environnement concernant la mise au point et l'utilisation des éléments des piles à combustibles et d'automobiles électriques et hybrides pour fournir une connaissance de base de l'infrastructure qui se développe (y compris les politiques, les normes et les lignes directrices), et produire un rapport final sur les normes de santé, d'ici 2003-2004.	• Amélioration de 40 % de l'efficacité et des émissions au moyen de systèmes et d'éléments prototypes de laboratoire et de technologie pour les systèmes de commande et systèmes auxiliaires d'ici 2001-2002. • Démonstration de sept nouveaux éléments des systèmes de technologie en 2001, 2002 et 2003. • Augmentation de 20 % de la densité énergétique par la détermination des matériaux légers, d'ici 2003-2004. • Nombre de systèmes et d'éléments prototypes de Laboratoire et de technologie pour la technologie de transmission essayée, d'ici 2003-2004. • Nombre d'éléments et de systèmes à essayer qui amélioreront l'efficacité énergétique de l'ordre de 30 à 50 %, d'ici 2003-2004.
3.4 Transports Canada sensibilisera le public aux véhicules de haute technologie (VHT) par : • l'essai, l'inspection et l'évaluation de 10 à 15 véhicules de haute technologie, ainsi que la production de rapports précisant la capacité des VHT à se conformer à la réglementation actuelle des véhicules (chaque année, à compter de 2001-2002); • la création d'un programme « véhicules verts » qui identifiera les véhicules « verts » à vendre au Canada (d'ici 2002-2003); • la création d'un site Web où l'on trouvera les véhicules verts vendus au Canada (d'ici 2002-2003); • une évaluation de la pénétration du marché et du potentiel des VHT et des obstacles à leur diffusion (d'ici 2002-2003).	• Essai de 10-15 véhicules par rapport aux normes de sécurité/environnement de 2001-2002 à 2003-2004. • Événements de sensibilisation à compter de 2001-2002. • Guide sur les véhicules verts terminé d'ici 2002-2003. • Site Web sur les véhicules verts terminé d'ici 2002-2003. • Évaluation du potentiel du marché des VHT d'ici 2002-2003.	• Nombre de véhicules achetés, testés, inspectés et évalués. • Niveau de sensibilisation du public et sensibilisation accrue au moyen d'événements à cet effet. • Nombre de guides sur les véhicules verts distribués, à la suite du programme.
Défi 4 : **Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada**		*Comment le Ministère mesurera ses progrès :* *Nombre d'entités sur les terres de Transports Canada qui appliquent les normes environnementales.*
4.1 Transports Canada atteindra six nouveaux objectifs du SGE mettant l'accent sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère, à partir de 2003-2004. (Voir l'annexe B)	1. Émissions atmosphériques : • Établir une base exacte des émissions de GES d'ici 2001-2002. • Adopter un objectif officiel de réduction des GES d'après une part de l'objectif de réduction fédérale, d'ici 2001-2002. • Rendre compte des émissions de GES du Ministère chaque année à compter de 2001. • 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 seront des véhicules produisant moins d'émissions. 2. Terres contaminées : • Établir un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001-2002. • Dresser l'inventaire des sites et les assainir ou les gérer d'ici 2003-2004. 3. Déchets non dangereux : • Mettre en œuvre ou augmenter le recyclage des déchets non dangereux à des centres choisis de Transports Canada. 4. Réservoirs de stockage : • Assurer la conformité totale aux lignes directrices techniques de la LCPE sur les réservoirs. 5. Urgences environnementales : • Améliorer la planification des urgences environnementales dans les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par ce dernier d'ici 2003-2004. 6. Sensibilisation à l'environnement : • Mesurer le niveau de sensibilisation de base des employés de Transports Canada d'ici 2001-2002. • Offrir des programmes ciblés de sensibilisation à la gestion de l'environnement et au développement durable d'ici 2003-2004. (Voir l'annexe B pour plus de détails sur les objectifs de la SGE de Transports Canada)	• Nombre d'objectifs de SGE atteints. (Voir l'annexe B pour les indicateurs du rendement spécifiques)
4.2 Transports Canada mettra en œuvre un programme de surveillance de l'environnement pour toutes ses propriétés, y compris celles qui sont exploitées par des tierces parties d'ici 2003-2004, afin d'assurer la conformité à la réglementation et de déterminer les meilleures pratiques et les responsabilités actuelles ou éventuelles.	• Déterminer cinq emplacements (un par région) à surveiller. • Terminer et approuver les rapports de surveillance environnementale d'ici 2002-2003. • Assurer un suivi de contrôle pour garantir que les mesures correctives sont mises en œuvre pour déterminer les défaillances.	• Nombre de cas de non-conformité par installation par an. • Pourcentage de réduction des cas de non-conformité par installation par an (à long terme, après la détermination d'une base). • Nombre et pourcentage des emplacements surveillés par an.

ENGAGEMENTS	OBJECTIFS	MESURES DU RENDEMENT
4.3 Transports Canada travaillera avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour combler les lacunes du Règlement sur l'évaluation environnementale des administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et pour permettre à d'autres autres entités qui gèrent des terres fédérales, comme les administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports, d'être assujetties à la loi d'ici 2001-2002.	• Apporter des changements à la LCEE et à la réglementation d'ici l'automne 2001. • Mettre en œuvre le programme de surveillance des exigences actuelles de la LCEE dans les APC au printemps 2001, et les exigences modifiées à l'automne 2002. • Aider l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à former les APC et les autres entités du transport réglementées par la LCEE d'ici 2001-2002. • Consulter les APC et les AA du RNA (si elles sont assujetties à la LCEE) sur les ensembles de surveillance proposés. • Mettre en œuvre les programmes de surveillance dans les APC et les AA du RNA, selon les exigences, d'ici 2001 et 2002 respectivement.	• Pourcentage d'APC et de AA du RNA surveillées annuellement.
4.4 Transports Canada établira, dans le cadre d'un projet pilote, un inventaire des ressources naturelles (IRN) pour l'aéroport de Churchill, conformément à la nouvelle loi sur les espèces en péril d'ici 2001-2002. À partir de ce travail, le Ministère préparera un guide, d'ici 2003-2004, à l'intention des autres aéroports appartenant au Ministère et exploités par ce dernier.	Engager un expert-conseil en ressources naturelles pour : • diriger un examen de la documentation et d'une étude de suivi d'ici mai 2001, • exécuter un sondage sur le terrain d'ici juillet-août 2001; • préparer un rapport final d'ici février 2002; • élaborer des lignes directrices sur un IRN à l'intention des aéroports de TC, d'ici 2003-2004.	• Meilleure compréhension et sensibilisation selon le nombre d'espèces en péril et selon le niveau de risque déterminé à l'aéroport de Churchill.
Défi 5 : **Réduire les émissions atmosphériques**		***Comment le Ministère mesurera ses progrès :*** *Total des polluants atmosphériques par mode.* *Total des émissions de gaz à effet de serre par mode.*
5.1 Transports Canada continuera de diriger la composante des transports du plan d'action fédéral sur le changement climatique. Tout particulièrement, il travaillera avec Ressources naturelles Canada, d'autres ministères et intervenants afin de mettre en œuvre les cinq mesures du *Plan d'action 2000* du gouvernement sur les transports en 2001 : • **Efficacité des combustibles pour les nouveaux véhicules** – apporter d'importantes améliorations au moyen d'accords volontaires avec l'industrie automobile, qui seront appliquées progressivement d'ici 2010 et harmonisées avec les États-Unis. Cette initiative comprend une campagne d'éducation des consommateurs afin de promouvoir activement l'achat de véhicules et de carburants plus propres et plus efficients. • **Projets-pilotes en transport urbain** – préparer, avec les municipalités, les provinces, les territoires et d'autres partenaires, 4 à 5 projets de démonstration au Canada pour démontrer et évaluer toute une gamme de stratégies urbaines pour réduire les émissions. • **Efficacité et technologies du transport de marchandises** – établir des partenariats et des accords volontaires dans le secteur du transport des marchandises afin d'encourager l'adoption de pratiques et de technologies rentables et déterminer les possibilités d'intégration efficace des modes dans ce secteur. • **Soutien à l'éthanol** – encourager la construction de nouvelles usines d'éthanol au Canada afin de tripler l'approvisionnement et l'utilisation de l'essence mélangée à l'éthanol d'ici 2010. • **Partenariat portant sur les piles à combustible** – travailler avec les fournisseurs de piles à combustible, les fournisseurs de carburant, l'industrie automobile et les gouvernements pour faire la démonstration des infrastructures à hydrogène et autres carburants et les déployer, et encourager l'adoption des véhicules à pile à combustible au Canada.	• Amorcer les négociations avec l'industrie de l'automobile et les États-Unis en 2001 pour établir un objectif volontaire visant à d'importantes améliorations sur le plan de l'efficience énergétique pour les nouveaux véhicules au Canada comme aux États-Unis d'ici 2010. • Lancer le programme de projets-pilotes en transport urbain en 2001-2002 et commencer des projets de démonstration dans tout le Canada d'ici 2003-2004. • Engager des discussions avec le secteur du transport de marchandises en 2001 pour établir des initiatives volontaires visant à améliorer l'efficience énergétique du réseau de transport des marchandises. • Coordonner le lancement des cinq mesures du *Plan d'action 2000* en 2001 dans le cadre d'une stratégie de transports intégrée. 	• Progrès vers une entente sur un objectif d'efficacité énergétique des nouveaux véhicules, évalués par la clarté et la portée de l'objectif, et la mesure dans laquelle l'industrie accepte sa mise en œuvre, d'ici 2003. • Nombre de projets de démonstration sur le transport urbain, la gamme de stratégies et de technologies en matière de changement climatique qui sont évaluées et le niveau de sensibilisation à l'égard du programme dans les municipalités du Canada, mesuré par leur participation au réseau d'information du programme. • Augmentation du nombre d'initiatives volontaires dans chacun des modes de transport des marchandises visant à améliorer l'efficacité énergétique, de même que la mise en pratique de ces initiatives par des transporteurs dans chaque mode, et le niveau de sensibilisation de l'industrie à l'égard des stratégies et des technologies sur le plan de l'efficacité énergétique, mesuré par les sondages auprès des transporteurs. • Lancement réussi de l'élément transports du *Plan d'action 2000* en 2001, incluant l'étendue des liens et le renforcement mutuel entre les programmes individuels dans le cadre de cette stratégie.
5.2 Transports Canada travaillera avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour élaborer de nouvelles normes d'émissions des aéronefs et des pratiques opérationnelles qui répondent aux préoccupations à l'égard de la qualité de l'air à l'échelle locale et du changement climatique mondial, de 2000-2001 à 2003-2004.	• Établir de nouvelles normes pour les moteurs qui comprennent des limites d'émissions d'oxydes d'azote en mode de décollage et de croisière, à partir de 2000-2001. • Élaborer et distribuer la circulaire de l'OACI « Possibilités opérationnelles de minimiser la consommation de carburant et de réduire les émissions » d'ici 2001-2002.	• Niveau de conformité aux normes de l'OACI.
5.3 Transports Canada travaillera avec Environnement Canada pour former un groupe interministériel chargé d'examiner les normes d'émissions ferroviaires et les niveaux actuels d'émissions des moteurs de locomotive, d'évaluer le protocole d'entente entre Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada, d'évaluer la réglementation actuelle aux États-Unis et d'élaborer une stratégie visant la réduction des émissions atmosphériques de l'équipement ferroviaire d'ici 2001-2002.	• Examiner les exigences actuelles, y compris les règlements américains, concernant les émissions atmosphériques causées par les locomotives, d'ici 2001-2002. • Établir un programme de réduction des émissions des locomotives d'ici 2001-2002. • Travailler en partenariat avec Environnement Canada pour établir un nouveau protocole d'entente entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada, portant sur la conformité volontaire aux limites des émissions des locomotives.	• Création d'un groupe de travail d'ici 2001-2002. • Élaboration d'une stratégie et d'initiatives d'ici 2001-2002. • Établissement d'un nouveau protocole d'entente.
5.4 Transports Canada examinera la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) pour déterminer s'il convient d'inclure le pouvoir de réglementer les données sur l'efficience énergétique et leur présentation dans la LSA d'ici 2001-2002.	• Préparer une série de recommandations, en se concertant avec d'autres, sur l'insertion du pouvoir de réglementer les données sur l'efficience énergétique et leur présentation dans la LSA d'ici 2001-2002.	• Décision quant à l'inclusion du pouvoir de réglementer les données sur l'efficience énergétique et leur présentation dans la LSA.
Défi 6 : **Réduire la pollution de l'eau**		***Comment le Ministère mesurera ses progrès :*** *Quantité de combustibles ou de matières dangereuses rejetés par tous les modes par incident ou accident de transport.* *Nombre d'oiseaux mazoutés dans le sud-est de Terre-Neuve.*
6.1 Transports Canada déterminera les déversements par des tierces parties d'effluents et de déchets dans les ports canadiens d'ici 2001-2002.	• Travailler avec l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) pour déterminer les déchargés dans les ports en demandant un inventaire des problèmes environnementaux actuels sur les terres de la Couronne d'ici 2001-2002. • Travailler en étroite collaboration avec l'AAPC (Comité de l'environnement) pour élaborer des plans de travail et établir les échéances, pour régler les problèmes environnementaux et pour déterminer le rôle de TC dans le processus d'assainissement d'ici 2002-2003. • Préparer un inventaire des lieux problématiques, pour les ports appartenant à TC, en examinant les vérifications et les études environnementales de base existantes d'ici 2001-2002. • Établir un cadre de surveillance pour les propres ports de Transports Canada comprenant la détermination des projets, une analyse et l'échéancier de l'assainissement en 2002-2003.	• Nombre de décharges d'effluents et de déchets dans les ports par une tierce partie déterminé par l'AAPC et TC. • Nombre de projets d'assainissement adoptés et mis en œuvre par les APC et les ports de TC.
6.2 Transports Canada facilitera l'élaboration de normes sur la manutention des déchets dans les ports canadiens d'ici 2002-2003.	• Tenir des discussions avec l'AAPC pour déterminer les pratiques actuelles régissant la réception des déchets pour les administrations portuaires canadiennes d'ici 2001-2002. • Travailler en étroite collaboration avec l'AAPC pour faciliter l'établissement d'un inventaire des installations de réception des APC d'ici 2002-2003 et contribuer au besoin à l'élaboration de normes acceptables. • Pour les ports appartenant à TC et exploités par ce dernier, préparer un inventaire des installations et évaluer la pertinence de leurs normes selon les lignes directrices de l'OMI pour évaluer la pertinence des installations de réception de déchets des ports, d'ici 2001-2002. • Déterminer le travail nécessaire pour rendre leurs normes conformes à celles de l'OMI d'ici 2002-2003.	• Nombre et pourcentage de ports appartenant à TC et exploités par ce dernier qui ont des normes adéquates selon les lignes directrices de l'OMI. • Nombre et pourcentage d'APC qui ont des normes adéquates selon les lignes directrices de l'OMI.
6.3 De concert avec Pêches et Océans Canada et Environnement Canada, Transports Canada améliorera l'efficacité de ses programmes actuels d'inspection et de surveillance des rejets dans l'océan en analysant les activités existantes de surveillance aérienne dans l'Atlantique et en augmentant, au besoin, les activités de surveillance aérienne d'ici 2002-2003.	• Assurer le suivi de la totalité des rapports sur la pollution et des repérages aériens dans les eaux canadiennes, d'ici 2001-2002. • Étudier le régime de surveillance aérienne de Transports Canada dans les eaux de l'Atlantique, d'ici 2002-2003. • Selon les résultats de cette étude, accroître la capacité de surveillance des eaux de l'Atlantique canadiennes, d'ici 2002-2003.	• Augmentation des activités de surveillance aérienne, mesurée d'après le nombre de vols, d'heures de vol, etc. • Pourcentage de rapports et de repérages aériens de pollution ayant fait l'objet d'examen de la part de Transports Canada. • Augmentation du nombre de poursuites grâce à l'amélioration du programme d'inspection et de surveillance aérienne. • Nombre de déversements ou d'incidents polluants observés par la surveillance aérienne.
6.4 Transports Canada collaborera avec l'industrie maritime, d'autres ministères gouvernementaux et les intervenants intéressés, par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la Commission mixte internationale (CMI), pour élaborer de nouveaux règlements et de nouvelles normes sur la gestion des eaux de ballast et d'autres problèmes associés à la nocivité d'espèces aquatiques, d'ici 2002-2003.	• Tenir des réunions avec le CCMC et la CMI en 2001 et continuer de participer activement et régulièrement à l'OMI. • Élaborer de nouveaux règlements et de nouvelles normes sur la gestion des eaux de ballast au Canada, d'ici 2002-2003. • Élaborer une stratégie de mise en œuvre et de vérification pour les nouveaux règlements et nouvelles normes en 2003.	• Élaboration de nouvelles normes et règlements d'ici 2002-2003. • Évaluation des incidences des nouvelles dissositions, mesurées par un examen du nombre de nouveaux cas de nuisance d'espèces aquatiques signalés chaque année.
6.5 Transports Canada élaborera des programmes de réglementation dans le but d'inclure la réglementation internationale sur la pollution marine et les rejets atmosphériques provenant des navires par l'entremise de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), annexes III (interdisant le langage de marchandises dangereuses emballées), V (interdisant le langage des déchets) et VI (établissant les normes relatives aux SOx, aux NOx et aux substances appauvrissant l'ozone), en 2001-2002.	• Participer de façon proactive et contribuer régulièrement à la création de lignes directrices et de normes lors des réunions de l'Organisation maritime internationale. • Mener des recherches, en partenariat avec Pêches et Océans Canada et les intervenants de l'industrie, sur les incohérences, les chevauchements et les lacunes dans l'exécution et sur les obstacles à l'adoption de l'annexe du MARPOL et mettre en place des solutions visant à résoudre ces problèmes, à compter de 2001-2002. • Consulter l'industrie et d'autres intervenants pour adopter les modifications réglementaires nécessaires, à compter de 2001-2002. • Mettre en œuvre les annexes III, V et VI du MARPOL, en adoptant des règlements nationaux appropriés, à compter de 2001-2002.	• Accession du Canada aux annexes du MARPOL. • Mise en œuvre des annexes du MARPOL par le biais de règlements modifiés ou de nouveaux règlements.
6.6 Transports Canada, en collaboration avec Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), étudiera la question de savoir si l'application d'un programme de normes de rendement pour l'exploitation écologique des navires et de mesures incitatives pour l'exploitation des navires écologiques aurait une incidence positive sur la réduction de la pollution de l'eau et de l'air, d'ici 2002-2003.	• À compter de 2000-2001, tenir régulièrement des réunions avec Pêches et Océans Canada et toute autre partie intéressée afin de discuter des normes de rendement. • Étudier les effets de l'adoption de normes de rendement et les coûts et la possibilité d'offrir des mesures incitatives, d'ici 2002-2003. • Si cela est jugé utile, mettre en œuvre, en collaboration avec Pêches et Océans Canada et d'autres organismes exigeant des frais, un programme de normes de rendement et de mesures incitatives pour l'exploitation écologique des navires, d'ici 2002-2003.	• Décision sur la nécessité de mettre en œuvre un programme de navires écologiques et conséquences (environnement et sensibilisation) de la mise en œuvre éventuelle.
Défi 7 : **Promotion d'un réseau de transport efficient**		***Comment le Ministère mesurera ses progrès :*** *Efficience économique* • *Productivité du secteur des transports (pourcentage d'augmentation annuelle)* • *Coûts unitaires du secteur des transports (pourcentage d'augmentation annuelle)* *Efficacité énergétique* • *Énergie par passager-km (voyageurs)* • *Énergie par tonne-km (fret)*
7.1 Transports Canada effectuera d'ici 2002-2003 une étude complète en deux parties tournée vers l'avenir sur l'intégration modale pour soutenir la position concurrentielle du Canada dans le marché nord-américain. L'étude explorera les démarches que pourraient adopter le secteur public et le secteur privé pour faciliter l'intégration modale et régler les aspects comme les gains d'efficience par la gestion logistique de l'offre, le transfert transparent des marchandises, une lettre de transport unique du point d'origine au point de destination, la sensibilité des marchandises au transfert d'un réseau de transport à l'autre et les considérations relatives aux STI, à la TI et aux autres domaines de la technologie.	• Effectuer une étude en deux parties pour fournir une évaluation critique des limites et des lacunes qui entravent l'intégration modale et la compétitivité des réseaux de transport canadiens dans un contexte nord-américain, et présenter un ensemble de recommandations détaillées, d'ici 2002-2003. • Élaborer et présenter des recommandations pour les prochaines étapes en vue de créer un réseau de transport plus intégré, d'ici 2002-2003. • Entreprendre la mise en œuvre des options et recommandations retenues, d'ici 2003-2004.	• Nombre de recommandations mises en œuvre. • Améliorations de l'intégration modale, comme les délais de correspondance réduits, amélioration dans le transfert des cargaisons et amélioration dans la durée du transport.
7.2 D'ici 2002-2003, Transports Canada établira et intégrera des critères de développement durable dans ses accords et ses programmes de financement de l'infrastructure, en particulier le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les projets et accords routiers cofinancés par le gouvernement fédéral et l'appui au transport ferroviaire des voyageurs.	• Examiner les programmes et les accords existants quant à l'application actuelle des critères de développement durable ou d'autres indicateurs environnementaux, d'ici 2001-2002. • Établir une série de critères de développement durable d'ici 2001-2002. • Intégrer les critères aux accords et aux programmes de financement de façon permanente après 2002-2003. • Évaluer le rendement des critères après la mise en œuvre, à compter de 2003-2004.	• Pourcentage d'accords et de programmes de financement de TC appliquant les critères établis. • Améliorations quantifiables, par exemple meilleure sécurité, coûts réduits et impacts environnementaux.
7.3 Transports Canada travaillera avec les provinces, les municipalités et d'autres pour faire connaître les pratiques exemplaires en matière de transport urbain, notamment : • en 2002-2003, créer un site Web sur les pratiques exemplaires; • en 2002-2003, lancer un programme national de prix pour reconnaître les chefs de file;	• Lancer le site Web d'ici 2002-2003. • Élaborer un cadre de référence et des critères pour un programme de prix, avec l'aide d'un comité multipartite, d'ici 2001-2002. • Promouvoir le programme de novembre 2001 à janvier 2002. • Organiser la première cérémonie de remise des prix en 2002 et la deuxième en 2003. • Présider une séance sur le transport urbain à une conférence nationale	• Nombre de visites du site Web. • Nombre de soumissions reçues par le programme. • Niveau de couverture médiatique des première et deuxième cérémonies. • Nombre de participants à la conférence. • Perception de l'intérêt de la conférence, selon l'évaluation des participants sur les formulaires de rétroaction.